



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/WP.1/2002/35/Add.1
17 juillet 2002

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail de la sécurité et de la circulation routières
(Trente-neuvième session, 23-26 septembre 2002,
point 4 a) de l'ordre du jour)

**RÉVISION DE LA RÉOLUTION D'ENSEMBLE SUR
LA CIRCULATION ROUTIÈRE (R.E.1)**

**Rapport soumis au Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6)
par la Fédération européenne des victimes de la route (FEVR)**

Fiabilité et harmonisation des statistiques concernant le nombre de personnes
tuées et blessées dans des accidents de la route

La présente initiative vise à améliorer les mesures de sécurité routière et les services d'assistance médicale d'urgence.

Si l'on veut d'une part appliquer et améliorer les mesures de sécurité routière présentes et futures et d'autre part élaborer et améliorer les services d'assistance médicale d'urgence, il faut disposer de statistiques fiables et raisonnablement précises sur le nombre de personnes tuées et blessées dans des accidents de la route.

On s'accorde généralement à reconnaître que, souvent, les chiffres publiés actuellement par la plupart des bureaux nationaux de statistiques ainsi que par Eurostat, la CEE-ONU et la CEMT ne sont pas fiables. En outre, l'absence de fiabilité et d'harmonisation de ces données rend impossibles des comparaisons internationales objectives qui permettraient de définir les mesures de prévention les plus efficaces.

À titre d'illustration on citera les exemples ci-après:

1. Les accidents de la route en Grande-Bretagne: d'après le rapport de 1998 sur les accidents de la route en Grande-Bretagne¹, «... il semble bien qu'une proportion appréciable des accidents non mortels ne sont pas signalés à la police et ne sont donc pas comptabilisés dans le présent rapport... En outre, on estime que 20 % des victimes signalées à la police ne sont pas enregistrées. Des études confirment l'opinion selon laquelle la police a tendance à sous-estimer la gravité des blessures sur le lieu de l'accident ...»
2. D'après le rapport de 1996² sur les accidents de la route en Grande-Bretagne et le rapport du Laboratoire de recherche sur les transports (TRL), «Le nombre de victimes signalées par la police représentait à peine plus de la moitié (54 %) du nombre de victimes signalées comme ayant été soignées dans des hôpitaux.»
3. Le TRL a estimé à l'issue d'une recherche³ que «seulement 18 % des blessures graves concernant des conducteurs de deux-roues sont officiellement signalées».
4. Le Bureau suisse de prévention des accidents⁴ indique qu'«en 1997, le nombre de blessés dans des accidents de la route signalés à la police a été de 27 286. La même année, le nombre de blessés dans des accidents de la route signalés aux compagnies d'assurances s'est élevé à 100 000. La police n'a donc signalé que 27 % des blessés.».
5. Depuis quelques années, l'Union européenne⁵ indique que 1,7 million de personnes sont blessées chaque année sur les routes. Or, récemment, le Conseil européen pour la sécurité des transports a estimé que 68 % seulement des blessés étaient signalés et que le nombre de blessés était en fait d'au moins 2,5 millions par an.

On pourrait donner d'autres exemples. En tout état de cause, il apparaît que les chiffres officiels, généralement donnés par la police, sont systématiquement inférieurs à ceux donnés par les hôpitaux et les compagnies d'assurance. Cela ne semble pas être une question de définitions, qui, comme le montre par exemple l'annexe I du document TRANS/WP.6/2001/2, sont simples et claires.

Le fait que les accidents sont insuffisamment ou mal recensés est plutôt imputable au système de collecte des données ou à l'organisme qui s'en charge. Par exemple, il peut arriver qu'une personne blessée en zone urbaine soit rapidement transportée à l'hôpital par une ambulance ou une voiture particulière (ce qui peut lui sauver la vie), sans être enregistrée par la police. Si elle est ensuite transférée dans un autre service de l'hôpital, la police a encore plus de mal à retrouver sa trace. On peut facilement imaginer d'autres scénarios dans lesquels la victime ne figure pas dans les chiffres de la police mais dans ceux des hôpitaux ou dans ceux des compagnies d'assurances.

Il paraît donc logique de mesurer le nombre de personnes tuées ou blessées dans des accidents de la route à l'aide des données fournies par les hôpitaux car ceux-ci prennent en charge les victimes et leurs données sont donc plus fiables que celles de la police.

Dans les pays où l'assurance responsabilité civile est obligatoire pour les conducteurs, les demandes de remboursement faites par la victime peuvent également constituer une source fiable de données sur les accidents de la route.

Toutefois, comme la plupart des pays utilisent encore les données de la police, il serait peu pratique de passer brusquement à un autre système car une telle modification risquerait d'être mal comprise par le public.

On pourrait donc proposer un système de coefficients, selon la définition suivante:

Données des hôpitaux = Coefficient x données de la police soit, sous forme d'équation:

$$\begin{array}{l} N_{\text{décès hôpitaux}} = H_k \times N_{\text{décès police}} \\ N_{\text{blessés hôpitaux}} = H_i \times N_{\text{blessés police}} \end{array}$$

où $N_{\text{décès hôpitaux}}$ est le nombre de personnes décédées selon les données communiquées par les hôpitaux, $N_{\text{décès police}}$ le nombre de personnes décédées communiqué par la police et H_k le coefficient multiplicateur.

Pour la seconde formule, le coefficient H_i par lequel on multiplierait le nombre de blessés communiqué par la police pour obtenir le nombre de blessés communiqué par les hôpitaux serait de 1,85 (= 1/0,54). Des coefficients similaires sont déjà utilisés pour calculer le nombre de décès à 30 jours à partir des chiffres fournis par les pays qui comptabilisent le nombre de décès par exemple à six jours⁶.

On pourrait de la même manière utiliser des coefficients pour établir des correspondances entre les données des compagnies d'assurances et les données de la police.

Un tel système de coefficients permettrait de continuer à utiliser les données de la police tout en fournissant des informations fiables aux autorités chargées de mettre en œuvre et d'améliorer les mesures de sécurité routière et les services d'assistance médicale d'urgence.

Notes

¹ Department of Environment, Transport and the Regions (DETR) (1999), Road accidents in Great Britain 1998: The casualty report.

² DETR (1997), Road accidents in Great Britain 1998: The casualty report.

³ Simpson H. (1996) Comparison of hospital and police casualty data: A national study, TRL Report 173, Crowthorne.

⁴ Bureau suisse de prévention des accidents. Statistique 2000. Les accidents en Suisse.

⁵ Rapport 2001 de la Commission européenne et rapport 2001 du Conseil européen pour la sécurité des transports.

⁶ Annexe I du document TRANS/WP.6/2001/2.