



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des statistiques des transports****Soixante-deuxième session**

Genève, 6-8 juillet 2011

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire

Évolution méthodologique et harmonisation des statistiques des transports**Méthodologie concernant les statistiques des accidents
de la circulation routière****Note du secrétariat****I. Tâche**

1. À sa soixante et unième session, en juin 2010, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a prié le secrétariat de poursuivre ses efforts en vue de fournir des données et des indicateurs de bonne qualité et actualisés sur les transports et la sécurité de la circulation routière (TRANS/WP.6/159, par. 47, al. *b*).
2. Le Groupe de travail souhaitera sans doute procéder à un échange de vues sur la comparabilité internationale des statistiques des traumatismes dus aux accidents de la circulation routière, ainsi que sur l'insuffisance ou l'inexactitude de ces données.

**II. Comparabilité internationale des statistiques des
traumatismes dus aux accidents de la circulation routière**

3. Le Glossaire des statistiques de transport donne une définition harmonisée d'une personne tuée dans un accident de la circulation routière, à savoir «toute personne tuée sur le coup ou décédée des suites d'un accident corporel dans les trente jours, exception faite des suicides.

Une personne décédée est exclue des statistiques si l'autorité compétente déclare que la cause du décès est un suicide, à savoir un acte délibéré de violence contre soi entraînant la mort. Pour les pays qui n'appliquent pas le délai des trente jours, des coefficients de

conversion sont définis pour permettre des comparaisons sur la base de la définition fondée sur trente jours¹.».

4. La définition d'une personne blessée dérive de la définition ci-dessus: «toute personne qui du fait d'un accident corporel n'a pas été tuée sur le coup ou n'est pas décédée dans les trente jours, mais a reçu une blessure nécessitant normalement un traitement médical, exception faite des tentatives de suicide²».

5. La plupart des États membres de la CEE appliquent ces définitions. Certains États membres utilisent toutefois d'autres définitions, comme il est indiqué dans le tableau ci-après. Il est donc nécessaire d'utiliser des coefficients de conversion de façon à permettre la comparabilité internationale des données sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière.

<i>Pays</i>	<i>Délai retenu dans le pays pour la définition d'une personne tuée³</i>
Albanie	Sur le lieu de l'accident
Arménie	Aucun délai
Azerbaïdjan	Dans les sept jours
Géorgie	Dans les vingt jours
Kazakhstan	Dans les sept jours
Kirghizistan	Dans les vingt-quatre heures
République de Moldova	Dans le délai d'une année
Portugal	Sur le lieu de l'accident
Fédération de Russie	Dans les sept jours
Slovaquie	Dans les vingt-quatre heures
Turquie	Sur le lieu de l'accident
Turkménistan	Dans les sept jours
Ouzbékistan	Sur le lieu de l'accident

Source: OMS (2009). European Status Report on Road Safety⁴.

6. La Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) a mis au point une méthode pour définir de façon uniforme les facteurs d'ajustement des statistiques relatives aux personnes tuées dans le délai des trente jours à la suite d'un accident de la circulation routière:

¹ www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf.

² www.unece.org/trans/main/wp6/pdfdocs/glossen4.pdf.

³ Délai le plus long appliqué dans le pays.

⁴ www.euro.who.int/__data/assets/pdf_file/0015/43314/E92789.pdf.

	<i>Ajustement par rapport à une définition sur trente jours</i>	<i>Facteur d'ajustement</i>
Sur le lieu de l'accident/vingt-quatre heures	77 %	1,30
3 jours	87 %	1,15
6 jours	92 %	1,09
7 jours	93 %	1,08
30 jours	100 %	1,00
365 jours	103 %	0,97

Source: Jacobs G., Aeron-Thomas A., Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report 445)⁵.

7. Dans son enquête mondiale, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a appliqué deux méthodes pour l'ajustement du nombre de personnes tuées:

- La méthode ECMT, permettant d'ajuster toutes les données communiquées par les pays;
- Un modèle fondé sur une régression binomiale négative⁶.

III. Insuffisance ou inexactitude des données sur les traumatismes dus aux accidents de la circulation routière

8. À sa cinquante-troisième session, en novembre 2002, le Groupe de travail des statistiques des transports (WP.6) a «noté que, selon les sources, le nombre réel de personnes blessées dans des accidents de la circulation routière était peut-être sous-estimé. Ces données sont généralement communiquées par la police, mais si l'on se reporte aux données concernant les blessures (graves et/ou légères) et les décès communiquées par les compagnies d'assurances et les hôpitaux, les chiffres sont beaucoup plus élevés» (TRANS/WP.6/143, par. 30).

9. L'International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) s'est penché sur la question de l'insuffisance des données dans plusieurs publications⁷. En juillet 2006, il a diffusé sa deuxième enquête sur le sujet et a formulé un ensemble de recommandations visant à améliorer le mécanisme de communication des données, fondées sur les réponses au questionnaire⁸. Dans son rapport annuel de 2010, il a observé que la plupart des pays indiquaient que le taux de communication n'était pas connu. Dans un grand nombre de cas, cela signifiait que l'insuffisance des données était établie mais ne pouvait être quantifiée⁹.

⁵ www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_329_TRL445.pdf.

⁶ *Rapport de situation sur la sécurité routière dans le monde*. Genève, Organisation mondiale de la santé, 2009:231-234.

⁷ IRTAD (1994). *Underreporting of road traffic accidents reported by the police at the international level*.

IRTAD Special report, OCDE, Paris.

IRTAD (2003). *The availability of hospitalised Road User Data in OECD Member countries* – IRTAD Special report, OCDE, Paris.

⁸ www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/repNDL2007.pdf.

⁹ www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/10IrtadReport.pdf.

