



Commission économique pour l'Europe

Comité des transports intérieurs

Forum mondial de la sécurité routière**Quatre-vingt-septième session**

Genève, 25-29 septembre 2023

Point 8 a) de l'ordre du jour provisoire

Résolution d'ensemble sur la circulation routière (R.E.1) :**Approche systémique de la sécurité****Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents en Finlande****Communication de la Finlande**

On trouvera dans le présent document les modifications qu'il est proposé d'apporter au chapitre 17 de la Résolution d'ensemble 1, consacré aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents (initialement adopté en tant qu'annexes des documents [ECE/TRANS/WP.1/157](#) et [ECE/TRANS/WP.1/159](#)). Le Forum mondial de la sécurité routière est invité à examiner ces modifications (qui figurent en caractères gras pour les ajouts et biffés pour les suppressions).



Annexe VIII bis

Enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents – Finlande (voir chap. 17, recommandation 17.6.1 c))

I. Enquêtes sur les accidents de la route

1. Les équipes d'enquête sur les accidents de la route étudient tous les accidents mortels qui se produisent sur route et hors route en Finlande ~~depuis 1970~~. Les accidents causant des dommages corporels graves ou seulement des dommages matériels font aussi l'objet d'enquêtes. En général, l'étude des accidents non mortels est limitée dans le temps ou l'espace ou vise, par exemple, à éclaircir une question particulière.

2. Les enquêtes sur les accidents de la circulation sur route et hors route sont prévues par la loi ~~1512/2016~~. Chaque enquête est dirigée et supervisée par ~~la Délégation aux enquêtes sur les accidents de la route créée par le Ministère des transports et des communications~~. ~~La Délégation comprend notamment des représentants du Ministère des transports et des communications, du Ministère de l'intérieur, du Ministère de la justice, du Ministère de l'éducation, du Ministère des affaires sociales et de la santé, de la Direction finlandaise des routes, de la Direction des véhicules, de l'Autorité nationale des affaires médico-légales, du Conseil finlandais des enquêtes sur les accidents, de l'Association centrale de la circulation des véhicules automobiles, du Syndicat finlandais des travailleurs du secteur des transports et de Liikenneturva, l'organisation centrale de la sécurité routière en Finlande. Le Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles prend en charge la réalisation d'enquêtes sur les accidents de la route, l'exploitation des résultats des enquêtes et les services d'information.~~ **L'Institut finlandais des données sur les accidents de la route (OTI), qui, en tant qu'unité indépendante au sein du Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles (FMIC), est responsable de la réalisation, de l'organisation générale et de la planification des activités d'enquête sur les accidents de la route, ainsi que des activités de formation connexes. Un groupe de coopération interadministrative composé d'entités participant aux activités peut aider l'OTI à définir des orientations générales.**

3. En Finlande, l'Autorité d'enquête sur la sécurité (SIAF) ~~(ex-Commission d'enquête sur les accidents)~~ (www.turvallisuustutkinta.fi/en) enquête sur tous les accidents graves, quelle que soit leur nature. Si ~~l'Autorité~~ la SIAF décide de lancer une enquête, l'enquête engagée en vertu de la loi ~~241512/2016~~ est **immédiatement interrompue, à moins qu'un autre calendrier n'ait été défini d'un commun accord avec la SIAF**. Toutefois, les informations issues de l'enquête menée par l'Autorité sont aussi mises à la disposition de l'équipe d'enquête établie au titre de cette loi.

II. Équipes d'enquête sur les accidents de la circulation

4. Les enquêtes sur les accidents de la circulation sur route et hors route sont réalisées par les équipes d'enquête sur les accidents de la circulation routière (20 au total). Une équipe d'enquête sur les accidents de la circulation routière comprend un président, un vice-président et un nombre suffisant de membres ayant des compétences spécialisées nécessaires pour mener les enquêtes. L'équipe est composée comme suit :

- Un policier, qui assume la présidence ;
- Un spécialiste des véhicules ;
- Un spécialiste des questions routières ;
- Un médecin ;
- Un psychologue ;

D'autres experts, par exemple un expert des chemins de fer, en fonction des accidents et des compétences particulières nécessaires.

5. Dans le cadre de leur activité d'enquête, les équipes travaillent en toute indépendance afin de garantir la neutralité et l'impartialité de l'enquête. Elles ne prennent pas position sur les questions de responsabilité ou d'indemnisation.

III. Méthodologie : méthode VALT 2003 (révisée)

6. Les points importants de la méthode VALT 2003 sont l'analyse des causes de l'accident et la mise au point de mesures (modèle d'accumulation des risques, VALT). La version la plus récente de la méthode VALT a été établie à l'université de Turku sous la direction du professeur Esko Keskinen.

A. Facteurs à l'origine de l'accident

7. Le point de départ pour la méthode d'enquête sur les accidents est l'analyse des facteurs de risque qui ont eu un effet immédiat et de ceux dont l'influence est moins directe. L'examen des facteurs de risque est élargi de manière à atteindre ce qui a déterminé la gravité des conséquences de l'accident. Les facteurs de risque sont ainsi répartis entre deux catégories : ceux qui ont été à l'origine de l'accident et ceux qui ont déterminé la gravité de ses conséquences.

B. Mise au point de mesures et propositions visant à renforcer la sécurité

8. Les propositions relatives à la sécurité sont élaborées en partant de l'idée qu'il faut rechercher, premièrement, tous les types de facteurs qui auraient peut-être permis d'éviter l'accident et, deuxièmement, ceux qui auraient pu permettre d'éviter des décès ou d'atténuer les dommages corporels.

9. Le point de départ lors de l'établissement des propositions visant à renforcer la sécurité doit être le souci de découvrir des mesures de nature à neutraliser chacun des facteurs de risque immédiat et des facteurs indirects ayant joué un rôle dans l'accident. Les recommandations en matière de sécurité découlent elles-mêmes des possibilités de prévention. Ces recommandations sont systématiquement analysées chaque fois qu'un accident se produit.

Éléments importants :

- L'événement central (ce qui s'est produit) ;
- Les facteurs de risque (pourquoi l'événement s'est produit) ;
- Les facteurs de risque immédiats ;
- Les facteurs de risque indirects ;
- Les dommages matériels et les facteurs ayant contribué à la gravité des conséquences (pourquoi les conséquences ont été graves) ;
- Les dommages corporels, les facteurs ayant contribué à leur gravité et les dispositifs de sécurité (pourquoi les conséquences ont été graves) ;
- Les mesures possibles visant à prévenir les accidents, les propositions d'améliorations et les recommandations en matière de sécurité (comment prévenir l'accident et comment en atténuer les conséquences).

IV. Procédure à suivre sur le lieu de l'accident et coopération entre les membres des équipes

10. Les équipes d'enquête sur les accidents reçoivent des informations sur les accidents soit du Centre d'intervention d'urgence soit du chef de la police au niveau local. En vertu de la législation, les membres des équipes d'enquête sont habilités à accéder aux lieux de l'accident et à mener des recherches, à examiner les véhicules et à obtenir des informations, notamment celles figurant sur les registres officiels, pour déterminer les causes de l'accident.

11. Si c'est possible, les membres de l'équipe commencent ensemble l'enquête sur les lieux de l'accident. Ils y recueillent, de la bouche des policiers, des membres des équipes de secours et d'autres personnes présentes sur les lieux, des précisions sur la scène de l'accident, la direction de déplacement des véhicules concernés, les indices matériels découverts et les caractéristiques générales de l'accident. Ils se prononcent ensuite sur l'ordre des opérations à mener telles que l'audition des personnes concernées, l'examen des véhicules, la nécessité de procéder à des recherches spécialisées, l'aide à obtenir pour déplacer ou soulever tel ou tel élément, etc., après quoi ils commencent leur propre enquête sur les lieux.

12. Arrivés sur les lieux, les membres de l'équipe d'enquête examinent et relèvent les points où les véhicules concernés se sont arrêtés et les traces laissées. Sur la base des constatations, le spécialiste des questions routières ou éventuellement un autre membre de l'équipe établit un croquis des lieux avec l'indication de la chronologie des événements avant le choc, les emplacements et les positions des véhicules au moment du choc et leurs positions finales. En outre, la position des véhicules concernés à des intervalles, par exemple, d'une seconde avant et après l'accident est indiquée sur le croquis. Le croquis comprend les indications des dimensions et, au minimum, la trajectoire suivie ainsi que les traces de freinage et de dérapage et les points d'arrêt ; il est en outre tracé à l'échelle, dans la mesure du possible. Il est annexé au dossier d'enquête.

13. Le spécialiste de la reconstitution reconstitue le déplacement des véhicules avant et après l'accident. À partir de ses calculs, on peut obtenir les informations requises sur la vitesse avant l'événement et au moment du choc, en vue du traitement des faits et de l'enregistrement sur les formulaires.

Données à recueillir :

- Informations sur les protagonistes de l'accident recueillies par audition directe ou par celle de leurs proches ou de témoins ;
- Examen du véhicule sur les lieux, informations provenant du Système d'information sur la circulation (Agence finlandaise ~~de la sécurité~~ des transports **et des communications**) ;
- Examen de la route, des conditions météorologiques et de la situation sur les lieux ;
- Rapport d'autopsie et autres documents médico-légaux, comptes rendus médicaux ;
- Procès-verbal d'enquête préliminaire de la police, informations sur les avertissements, les infractions commises et les retraits de permis de conduire ;
- Traces matérielles et croquis en vue d'une reconstitution de l'accident et de l'évaluation de sa gravité.

14. Les accidents donnent lieu à une enquête et les données sont recueillies suivant la méthode VALT normalisée (2003) et les formulaires types prévus par la législation. L'uniformisation de la méthode renforce la qualité et l'intérêt des informations obtenues.

V. Objectifs

15. L'objectif est d'obtenir des informations et de formuler des suggestions pour améliorer la sécurité routière en étudiant les accidents de la circulation sur route et hors route. Concrètement, des dossiers sont établis lors des enquêtes sur le terrain et sont utilisables pour mener les activités relatives à la sécurité de la circulation dans le cadre de la législation sur la protection des données.

- Lors des enquêtes sur le terrain, des informations sur les accidents sont recueillies sur les formulaires d'enquête au sujet des protagonistes, des événements et des circonstances. Ces informations constituent une base pour la description et l'analyse des événements et alimentent une base de données sur les accidents.
- Lors de la reconstitution de l'accident, la succession des événements et les calculs effectués pour l'éviter sont examinés. La reconstitution permet d'obtenir des informations essentielles pour les analyses et les relevés informatiques des accidents.
- Lors de l'analyse, les explications de l'accident, les facteurs qui ont accru les risques et les mesures de sécurité proposées sont tous examinés de manière approfondie.
- Sur la base du processus décrit ci-dessus, un procès-verbal d'enquête est rédigé et un dossier d'enquête est établi à partir des documents recueillis et est déposé au Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles. Le procès-verbal d'enquête présente par exemple une description du déroulement de l'accident, les facteurs qui en sont à l'origine, ses conséquences et les propositions formulées par l'équipe pour renforcer la sécurité. Une fois établi, le procès-verbal devient un document accessible au public. D'autres documents établis dans le cadre de l'enquête sont confidentiels. Les informations figurant dans ce registre peuvent être communiquées gracieusement par les autorités en vue de leur utilisation dans des travaux de recherche scientifique et statistique et dans des travaux relatifs à la sécurité routière.
- Pendant ou après l'enquête, l'équipe d'enquête formule des recommandations sur les améliorations à apporter à l'échelle locale. Les informations recueillies et les résultats des analyses sont utilisés pour la recherche, la formation, l'établissement de rapports et d'autres travaux concrets concernant la sécurité routière et pour la réalisation de travaux sur la sécurité routière fondés sur la recherche. Par ailleurs, l'information constitue une partie importante des travaux menés en Finlande en matière de sécurité routière.

VI. Suite donnée aux constatations et aux recommandations

16. Conformément à la législation, après la conclusion de l'enquête, un rapport est établi sur la base des constatations faites. Ce rapport indique la façon dont s'est déroulé l'accident, précise les facteurs qui en sont à l'origine ainsi que ses conséquences, et présente les recommandations de l'équipe d'enquête sur les accidents de la route quant aux mesures à prendre en matière de sécurité routière.

17. L'équipe d'enquête sur les accidents de la route **et l'OTI peuvent** soumettre aux autorités, sous forme de recommandations, des propositions de mesures de sécurité. ~~La délégation~~ **Le groupe de coopération** pour les enquêtes sur les accidents de la route peut **aider l'OTI** également ~~se prononcer sur la soumission des~~ **à rédiger les** propositions issues de l'enquête.

18. ~~Entre 2012–2018 et 2022,~~ les équipes d'enquête sur les accidents de la route ont soumis plus de ~~52~~ 000 recommandations portant sur des mesures en matière de sécurité routière. En outre, pendant et après l'enquête, les équipes formulent des recommandations relatives à des améliorations à apporter **à l'infrastructure routière** à l'échelle locale. Par ailleurs, elles conseillent la ~~Traficom~~ (Agence finlandaise ~~de la sécurité~~ **des transports et des communications**) sur les défauts ou dysfonctionnements de la structure, des éléments matériels ou des dispositifs de sécurité des véhicules qui menacent la sécurité et qui requièrent une intervention corrective immédiate.

19. La loi ne prévoit rien en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations, mais ~~l'OTI le Centre finlandais des assureurs de véhicules automobiles~~ a négocié avec les autorités l'exécution des propositions en matière de sécurité et le suivi de leur mise en œuvre.

VII. Accidents ayant donné lieu à des enquêtes

- Années 2018~~2~~-2022 : un total de 1 631 400-accidents ayant donné lieu à des enquêtes, dont :
- 1 072 255-accidents de la route mortels, parmi lesquels :
- 862 207-mettant en jeu des véhicules automobiles ;
- 210 28-touchant des piétons **ou des cyclistes** ;
- ~~20 touchant des cyclistes ;~~
- 559 445-autres accidents (accidents ayant fait des blessés graves ou n'ayant causé que des dommages matériels, ou accidents mortels survenus hors du réseau routier)-, dont :
- 485 accidents mortels survenus hors du réseau routier ;
- ~~24 accidents de motos ou de cyclomoteurs ayant fait des blessés ;~~
- 8642 accidents de véhicules lourds ayant entraîné des blessures ou des dommages matériels graves ;
- 4621 accidents de véhicules tout-terrain ou de motoneiges ayant fait des blessés ;
- 37943 autres accidents ayant **entraîné fait** des **blessés blessures** graves **ou légères** ou n'ayant causé que des dommages matériels.

VIII. Historique des enquêtes sur les accidents de la route

- La première enquête sur un accident a été réalisée le 8 mars 1968 ;
- La première base de données informatique compilant des données sur les accidents de la route a été créée en 1970 ;
- La première loi relative à de telles enquêtes a été promulguée en 2001 **et a fait l'objet d'une révision en 2016** ;
- La dernière révision de la méthode VALT date de 2003 ;
- Les formulaires d'enquête sont en ligne sur le Web depuis 2009.

IX. Financement

20. Les enquêtes sur les accidents sont financées par **des subventions générales fondées sur** une taxe de sécurité routière prélevée sur les primes d'assurance responsabilité civile des propriétaires de véhicules automobiles. ~~Le montant de la taxe est fixé chaque année par un décret promulgué par le Ministère des affaires sociales et de la santé. L'Agence finlandaise des transports et des communications est l'autorité chargée de l'octroi des subventions.~~

X. Publication régulière de statistiques tirées du registre des accidents

- Rapport annuel ~~de l'OTI-VALT~~ : rapport succinct sur les accidents mortels ayant donné lieu à des enquêtes au cours de l'année ;
- Rapport préliminaire ~~de l'OTI-VALT~~ : examen préliminaire ~~trimestriel~~ des accidents mortels ;
- ~~Examen Données préliminaires de l'OTI VALT~~ sur les accidents de la route liés à l'**usage de substance alcool** : **survenus l'année précédente**. ~~Examen préliminaire des accidents de la route mortels liés à l'alcool survenus l'année précédente.~~

- **Rapports thématiques de l'OTI**
- **Fiches d'information de l'OTI**
- **www.oti.fi**

XI. Coopération internationale

21. La coopération a été mise en œuvre dans le cadre de projets européens relatifs aux enquêtes pluridisciplinaires sur les accidents tels que SafetyNet et Dacota. S'agissant du projet SafetyNet, des prescriptions concernant la conduite d'enquêtes transparentes et indépendantes dans tous les États Membres et la promotion de telles enquêtes sur la base d'une méthode européenne commune (http://erso.swov.nl/safetynet/fixed/WP4/sn_wp4_d4p5_final.pdf) ont été établies.
