

Annexe A. Questionnaire du groupe de travail sur la sécurité à vélo et les caractéristiques des accidents

Tous les pays membres du Groupe de travail ont été invités à remplir un questionnaire sur les accidents en précisant les caractéristiques ci-dessous :

- Heure
- Jour de la semaine
- Saison
- État de la surface
- Lieu
- Type d'infrastructure cyclable
- Limite de vitesse
- Configuration de l'infrastructure
- Port du casque de vélo
- Type d'accident
- Usager de la route/objet impliqué
- Faute
- Manœuvre

Il leur était demandé de communiquer des données nationales sur :

- Les accidents mortels recensés pour la période 2005-09
- Les accidents corporels recensés pour 2005-09
- Les accidents mortels recensés pendant la dernière année pour laquelle des données sont disponibles (en précisant laquelle)
- Les accidents corporels recensés pendant la dernière année pour laquelle des données sont disponibles (en précisant laquelle)

Les questions portaient sur le nombre des accidents car la plupart des pays ne disposent pas de données fiables sur l'exposition aux risques, à partir desquelles il serait possible de calculer des pourcentages. Les taux rapportés à la population totale sont peu pertinents, étant donné que l'utilisation du vélo et les comportements diffèrent grandement selon les pays, comme étudié aux chapitres 1 et 3. La préoccupation première étant d'étudier les conditions des accidents et de les comparer entre pays, les données sont indiquées en pourcentage du nombre total des accidents cyclistes pour différentes modalités des caractéristiques susmentionnées. Cela permet de rendre compte, dans une certaine mesure, de

l'exposition des cyclistes de manière générale, sans rentrer dans le détail des caractéristiques : par exemple, la plupart des accidents de vélo ont lieu pendant la journée pour la simple raison que c'est le moment où le trafic cycliste est le plus important. Or, lorsqu'il s'agit d'élaborer et de cibler une politique et des interventions, c'est bien le fait que la majorité des accidents de vélo ont lieu pendant la journée qui compte (même si cela est dû à une plus grande exposition).

Dans la mesure où tous les pays ne disposent pas des informations voulues au niveau national, il leur a été demandé de fournir les données au plus haut niveau d'agrégation possible (par exemple, au niveau d'une ville). Étaient également acceptées les données qui regroupent les accidents mortels et corporels (comme celles issues des rapports de police) ou qui se rapportent à une autre période, dès lors qu'elles étaient les seules disponibles.

De même, comme certaines variables (telles que l'heure et le lieu) ne recouvrent pas les mêmes catégories selon les pays, ils étaient invités à utiliser leur propre catégorisation, sous réserve d'en indiquer la définition.

Enfin, les pays devaient préciser la source des données (par exemple, registres de police ou d'hôpitaux) et les critères d'inclusion utilisés de façon que la présence éventuelle de biais dans les données puisse être prise en compte.

Résultats du questionnaire

Nous avons supposé que des cases ou un tableau entier non remplis impliquaient l'absence de données disponibles. Le tableau A.1 récapitule les données reçues de la part des pays membres. La plupart se rapportent à la situation nationale ; les exceptions sont indiquées dans le tableau 4.1. De plus, la Corée (par l'intermédiaire de l'autorité coréenne de sécurité des transports) a communiqué séparément des informations complémentaires, dont il a été tenu compte, le cas échéant, dans l'examen des résultats du questionnaire. Les conclusions détaillées de la microanalyse des accidents en Corée sont présentées dans l'encadré 4.1.

Les données reçues pour la période 2005-09 sont plus exhaustives que celles obtenues pour la dernière année disponible et ont pu être complétées par des informations de source australienne (Australian Transport Safety Bureau, 2006), britannique (Knowles *et al.*, 2009) et des États-Unis (NHTSA, 2009) concernant d'autres périodes (comme indiqué dans le tableau 4.1). Considérant que les données communiquées pour une période sont plus fiables, nous les avons indiquées de préférence aux données relatives à la dernière année disponible, sauf dans le cas de la Pologne puisqu'il s'agissait des seules données obtenues (2010).

Tableau A.1. Réponses au questionnaire sur l'existence de données relatives aux caractéristiques des accidents à vélo

| Période 2005-09 | Accidents mortels | | | | | | | Accidents corporels | | | | | | |
|----------------------------|-------------------|----------|----------|--------|-----------|---------|---------|------------------------|----------|----------|---------------------|-----------|----------------------|---------|
| | Australie | Belgique | Danemark | France | Allemagne | Pologne | Espagne | Australie ^a | Belgique | Danemark | France ^b | Allemagne | Pologne ^c | Espagne |
| Heure | 0 | 0 | 0 | 0* | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Jour | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 |
| Saison | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 |
| Conditions météorologiques | 0 [#] | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 |
| Lieu | 0 [#] | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 |
| Infrastructure | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. |
| Limite de vitesse | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Configuration | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 | .. | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | 0 |
| Casque ? | 0 [#] | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. |
| Type | 0 [^] | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Usager de la route | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | 0 | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | 0 |
| Faute | 0 [^] | .. | 0 | .. | .. | .. | 0 | .. | .. | 0 | .. | .. | .. | 0 |
| Manœuvre | 0 [^] | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. |
| Dernière année disponible | | | | | | | | | | | | | | |
| Heure | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0* | .. | .. | .. |
| Jour | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | 0 | 0 | .. |
| Saison | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | 0 | 0 | .. |
| Conditions météorologiques | .. | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0* | 0 | .. | .. |
| Lieu | .. | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | .. |
| Infrastructure | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | 0 | .. |
| Limite de vitesse | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Configuration | .. | 0 | 0 | .. | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | 0 | 0 | .. |
| Casque ? | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Type | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | 0 | .. |
| Usager de la route | 0 | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | 0 | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |
| Faute | .. | .. | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. |
| Manœuvre | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. | .. | 0 | 0 | .. | .. | .. | .. |

^a Données propres à un État (Victoria) ; ^b Données englobant les accidents mortels et corporels. Les données se rapportant à une période concernent Paris (infrastructure, usager de la route et manœuvre) et l'aire métropolitaine de Lille, tandis que les données nationales se rapportent à l'année 2009 ; ^c Données englobant les accidents mortels et corporels pour une ville (Varsovie).

Données pour la période 2001-04 ; ^ Données pour la période 1996-2000 ; les catégories existant pour l'heure et les conditions météorologiques se limitent à jour ou nuit et sec ou humide.

Les données disponibles étaient plus complètes pour les accidents mortels que pour les accidents corporels, mais nous avons jugé utile de faire apparaître les deux séries (séparément) afin qu'il soit possible de comparer les conditions d'accidents de différents degrés de gravité. Comme les données sur la Pologne, de même qu'une grande partie des données britanniques (Knowles *et al.*, 2009), portent conjointement sur les accidents mortels et corporels graves, nous les avons traitées au titre des accidents corporels, mais le fait que les accidents mortels y sont inclus a probablement une incidence sur les tendances dégagées pour ces pays.

Pour tous les pays répondants, la source des données était la police. Comme signalé au chapitre 1, la sous-déclaration des accidents à vélo et dommages corporels connexes est récurrente dans de nombreux pays. De plus, un grand nombre d'accidents n'apparaissent ni dans les rapports de police, ni dans les registres des hôpitaux. La probabilité qu'un accident soit consigné dans un registre officiel augmente avec la gravité des dommages corporels, en conséquence de quoi il y a lieu de considérer que les données concernant les accidents mortels sont les plus conformes à la réalité.

Dans les réponses au questionnaire, le Danemark et l'Allemagne ont fait savoir qu'ils considéraient comme tuées les personnes décédées des suites d'un accident dans les 30 jours. L'Espagne a signalé que ce délai était de 24 heures. Les autres pays ne l'ont pas précisé. Dans la banque de données CARE de l'Union européenne, on entend par personnes tuées les personnes décédées dans les 30 jours (hors suicides et morts naturelles) et par blessés graves les victimes hospitalisée pendant au moins 24 heures.



Extrait de :
Cycling, Health and Safety

Accéder à cette publication :
<https://doi.org/10.1787/9789282105955-en>

Merci de citer ce chapitre comme suit :

Forum International des Transports (2015), « Questionnaire du groupe de travail sur la sécurité à vélo et les caractéristiques des accidents », dans *Cycling, Health and Safety*, Éditions OCDE, Paris.

DOI: <https://doi.org/10.1787/9789282105979-7-fr>

Cet ouvrage est publié sous la responsabilité du Secrétaire général de l'OCDE. Les opinions et les arguments exprimés ici ne reflètent pas nécessairement les vues officielles des pays membres de l'OCDE.

Ce document et toute carte qu'il peut comprendre sont sans préjudice du statut de tout territoire, de la souveraineté s'exerçant sur ce dernier, du tracé des frontières et limites internationales, et du nom de tout territoire, ville ou région.

Vous êtes autorisés à copier, télécharger ou imprimer du contenu OCDE pour votre utilisation personnelle. Vous pouvez inclure des extraits des publications, des bases de données et produits multimédia de l'OCDE dans vos documents, présentations, blogs, sites Internet et matériel d'enseignement, sous réserve de faire mention de la source OCDE et du copyright. Les demandes pour usage public ou commercial ou de traduction devront être adressées à rights@oecd.org. Les demandes d'autorisation de photocopier une partie de ce contenu à des fins publiques ou commerciales peuvent être obtenues auprès du Copyright Clearance Center (CCC) info@copyright.com ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC) contact@cfcopies.com.