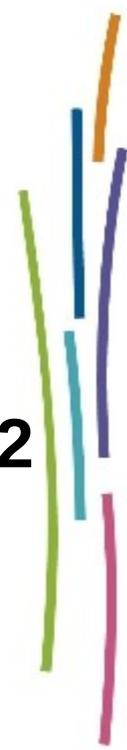


Note de T. Brénac de mars 2003

AS Bernagaud

CETE de Lyon

Club COTITA du 4 décembre 2012



Crédit photo : Arnaud Bouissou/MEDDE

Présentation de la note

- Titre : Quelques commentaires sur l'utilisation des données non accidentologiques dans les études de sécurité routière préparant des aménagements
- Date : 25 mars 2003
- Contexte : démarche MPSR : Management et Pratiques de Sécurité Routière – Groupe Connaissance
- Note écrite suite à des questions posées sur l'utilisation des données autres que les données accidents
- T. Brénac : chercheur à l'IFSTTAR, département Mécanismes d'Accidents à Salon de Provence

Pourquoi autre chose que les données accidents ?

- Insatisfaction des données accidents
 - Déjà constatée en 2003
 - Encore plus vraie en 2012 ?
- Utiles en complément des données accidents
 - Apportent de la compréhension
 - Mais en complément seulement, sinon risque de dégradation
 - Accidents passés = meilleurs prédicteurs des accidents futurs
 - Exception : traitement des obstacles en interurbain

Et si le problème venait de ce que les données d'accidents ne nous disent pas ce que nous voudrions entendre ?

- Un projet a plusieurs objectifs
- La sécurité routière est un des objectifs
- Il ne faut pas vouloir justifier tous les objectifs par la sécurité routière

Les caractéristiques des voies ?

- Les modèles restent des modèles
- Les nombres d'accidents qui se produiront dans le futur sont généralement plus proches des nombres observés que des prédictions seules

Que faire quand les accidents sont rares ou absents ?

- Cas 1 : il y a peu d'accidents et un aménagement est prévu
 - se reporter aux règles de l'art pour l'aménagement
- Cas 2 : il y a peu d'accidents et aucun autre motif que la sécurité n'entre en ligne de compte
 - l'aménagement n'est pas justifiable d'un point de vue de la sécurité
- Mais il reste 65 000 accidents en France en 2011, soit 650 en moyenne par département, donc il y a du travail

Les petits nombres

- La « significativité » peut être calculée avec un test statistique
- Si les effectifs sont faibles, le résultat sera souvent dit « non significatif »
- Mais une approche qualitative est possible

Les accidents diffus

- Peut être une difficulté mais pas toujours
- Utiliser les « familles » d'accidents : accidents similaires se produisant à des endroits différents
 - politique plus globale

Accidents matériels – conflits (1/2)

- Fausse bonne idée : « n'attendons pas qu'il y ait des blessés ou des tués pour faire quelque chose »
- Il y a 4 000 morts par an en France, 65 000 accidents, peu sont analysés.

Accidents matériels – conflits

(2/2)

- Les accidents matériels et les accidents corporels sont des phénomènes différents
 - Circonstances différents
 - Typologies différentes
 - Mauvaise corrélation sur les lieux
 - Exemples :
 - Giratoire : accidents matériels avec peu d'accidents corporels
 - Accidents piétons : accidents corporels sans accidents matériels

La vitesse

- C'est un déterminant important dans la production des accidents et dans la gravité :
 - Toutes choses égales par ailleurs, plus la vitesse est élevée, plus il y a d'accidents
 - Toutes choses égales par ailleurs, plus la vitesse est élevée, plus les accidents sont graves
- Mais prudence dans l'utilisation des données vitesse et des conclusions hâtives
- C'est l'inadéquation des vitesses avec les configurations et usages de la voie qui influe

Sentiment d'insécurité

- Baisser le sentiment d'insécurité est-il un objectif de sécurité routière ? Oui - non...
- Pas de bonne corrélation entre l'insécurité objective et l'insécurité subjective

Conclusion

- Importance de l'analyse des accidents passés
- Problème du recueil de données
- Problème de l'accès aux PV

FIN

