

# Conseil national de la sécurité routière

Commission Véhicules, Technologies innovantes et Infrastructures

## **Nécessité, pour la recherche, de disposer de nouvelles bases de données d'accidentologie adaptées aux évolutions technologiques et aux nouvelles mobilités**

Recommandation votée à l'unanimité des présents en commission le 27 novembre 2023 et examinée en bureau le 6 décembre 2023

La sécurité routière représente un objectif majeur pour un écosystème de mobilité en pleine évolution. Les nouvelles mobilités (véhicule automatisé, connecté, à faibles émissions et les moyens de déplacements tels que les mobilités actives et/ou douces) nécessitent de réaliser des études précises, fiables et régulièrement actualisées pour apporter des réponses pertinentes aux différents enjeux identifiés et appliquer des contre-mesures adaptées.

Les différentes bases de données, actuellement disponibles en France, montrent leurs limites (accès restreint aux données des fiches BAAC et obsolescence de la base détaillée d'accidents corporels VOIESUR) par rapport aux objectifs recherchés comme le pointe le rapport des experts (Des données pour un système sûr durable). Ce dernier préconise d'adopter un identifiant unique pour chaque accident routier corporel afin de pouvoir exploiter, à des fins de recherche, les données de fichiers actuellement disjointes.

La commission soutient cette approche et propose des mesures intermédiaires rapides à mettre en place et réalisant un premier pas dans la mise en œuvre de la proposition du comité des experts.

### **Contexte**

À l'échelle européenne, les promesses sécuritaires de nombreuses aides à la conduite ont convaincu et permis leur adoption par la réglementation et le consumérisme. Elles ont été estimées par des études prospectives faisant des hypothèses de bénéfices a priori, mais surtout sur l'analyse de données d'accidentologie anciennes alors que ces dispositifs étaient quasiment absents. L'évaluation des apports réels de ces dispositifs ainsi que de leurs éventuels effets de bord nécessitent d'être réalisée sur des données récentes étant donné l'évolution du parc des véhicules ces dix dernières années et l'émergence de nombreux nouveaux modes de mobilité. Ces nouvelles études réalisées à partir de données obtenues dans un parc actuel permettront d'orienter vers les aides à la conduite les plus efficaces et de mieux

cerner les enjeux sécuritaires de l'automatisation. Ces enjeux sont non seulement nationaux mais aussi européens pour que l'accidentologie française soit prise en compte dans les études utilisant des bases de données détaillées, la situation actuelle n'étant pas sans conséquence sur la sécurité routière française et notre compétitivité.

Par ailleurs, par la Directive (UE) 2019/1936 modifiant la Directive 2008/96/CE, la Commission Européenne a introduit une obligation d'évaluation des infrastructures routières européennes, fondée sur l'analyse couplée des données d'accidentologie et des données d'infrastructures. L'évaluation de la sécurité des réseaux routiers requiert donc de disposer de données fiables sur l'ensemble des routes, en particulier concernant les données d'accidents.

Les différentes bases de données actuellement disponibles en France montrant clairement leurs limites, il importe de se doter de bases de données permettant d'évaluer l'efficacité réelle des nouvelles technologies, d'apporter à l'écosystème de la mobilité un retour leur permettant d'améliorer leurs dispositifs et aux pouvoirs publics une vision claire de leurs bénéfices.

Fort de ce constat, **une évolution s'impose.**

Il convient en effet de disposer de bases de données détaillées, représentatives et renouvelées annuellement permettant d'appréhender les problèmes de sécurité pouvant être posés par les nouvelles mobilités.

### **Objectifs à atteindre et finalité attendue**

L'objectif est de créer un ensemble de bases nationales françaises qui aura pour vocation de répondre à toutes les questions d'accidentologie concernant la sécurité primaire (juste avant l'accident), secondaire (pendant l'accident) et tertiaire (après l'accident). Il sera un support centralisé incontournable pour orienter les recherches en sécurité routière pour tous les acteurs de la mobilité, en particulier les pouvoirs publics, mais aussi les acteurs privés. Il suppose de collecter, organiser et partager de manière continue des données d'accidents réelles, détaillées et représentatives de l'ensemble des usagers des routes françaises.

Pour répondre de manière optimale à ce besoin, une chaîne de collecte de données et d'analyse doit être constituée, depuis le recueil des données d'accidents sur le terrain (photos, plans, reconstruction, simulation, mesures, codage...) jusqu'à l'étude détaillée de procès-verbaux. Pour y parvenir, des moyens techniques innovants et des moyens humains doivent être mis en place.

Les données recueillies dans ces bases (réalisées dans le respect du RGPD) permettront de réaliser des diagnostics de sécurité routière précis, de qualité et régulièrement actualisés, d'estimer les risques, de réaliser des évaluations d'efficacité de systèmes et de moyens de tests, d'effectuer des simulations et enfin de mener des études de coûts/bénéfices.

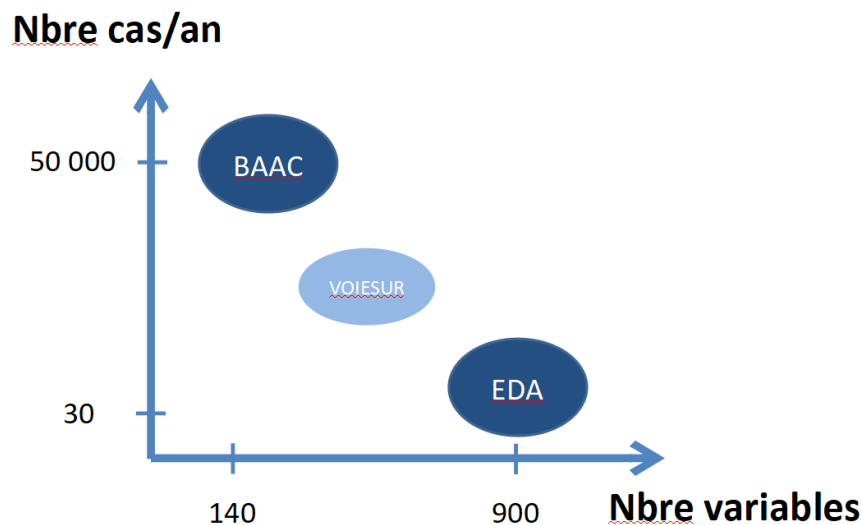
### **Recommandations**

Sur la base de ces constats et des attentes exposées, le CNSR recommande à court terme :

- 1) de construire un ensemble de bases de données détaillées d'accidents, actualisable annuellement, structuré pour réaliser des études descriptives et prédictives ;
- 2) d'organiser cette construction de façon collaborative entre les secteurs public et privé, en profitant des expériences antérieures ;
- 3) d'étudier son dimensionnement pour concilier coût et représentativité, ainsi que son articulation avec les autres bases de données ;
- 4) d'accompagner de manière volontaire le développement de cet ensemble de bases de données, notamment en termes d'autorisations, financement, moyens, ressources, gouvernance ;
- 5) de prioriser les recherches visant à mieux comprendre les accidents impliquant les nouvelles mobilités afin de les inclure dans les bases de données d'accidentologie.

Cette recommandation cadre sera complétée par des recommandations spécifiques ciblant des bases de données concernant les presque accidents et les usages.

## ANNEXE



1. Illustration: Positionnement des BAAC, de la base Voiesur et des EDA en fonction du nombre d'accidents traités par an et du nombre de variables répertoriées (source : Université Gustave Eiffel).

### Moyens disponibles à ce jour en France et à l'étranger

Il existe plusieurs bases de données, nationales et internationales, qui présentent des différences en termes de précision (nombre de paramètres disponibles), de champ géographique et de représentativité.

Les bases de type BAAC (France) et IRTAD<sup>1</sup> (Monde) sont généralistes, avec un nombre de paramètres disponibles limités : statistiquement représentatives, elles permettent une approche globale des enjeux de politique publique.

Les bases comme STRADA<sup>2</sup> (Suède), et IRTADA<sup>3</sup> (Japon) sont plus détaillées. Enfin, GIDAS<sup>4</sup> (Allemagne) et IGLAD<sup>5</sup> (Monde) comprennent des données issues d'analyses détaillées d'accidents, pour reconstruction d'accidents et simulation, mais sans représentativité statistique, ce qui ne peut être compensé par la massification.

Réalisés en nombre limité sur un secteur géographique, les EDA analysent finement les accidents et permettent de faire apparaître des problématiques, sans objectif de représentativité.

Le registre du Rhône est une base localisée particulière qui utilise les données issues des hospitalisations à la suite d'un accident de la circulation et vise des études à connotation médicale.

---

1 International traffic safety data and analysis group  
2 Swedish traffic accident data acquisition  
3 Institute for traffic accident research and data analysis  
4 German in-depth accident study  
5 Initiative for the global harmonisation of accident data

Toutes sont issues de compromis différents entre représentativité et précision des données, qui les rend complémentaires sans que le dispositif global soit suffisamment organisé.

## **Base de données VOIESUR (LAB, CEESAR, IFSTTAR, Cerema)**

La création de la base de données VOIESUR a été possible grâce à une subvention ANR<sup>6</sup> et peut être considérée comme une étude de faisabilité d'une base annuelle.

Voici les principaux éléments relatifs à cette base :

- Date début : 01/01/2012 ;
- Durée : 40 mois ;
- Budget total : 2 670k€ ;
- Montant des aides allouées : ANR – 942k€; Fondation MAIF<sup>7</sup> – 81k€;
- Reste des financements : Pouvoirs Publics et Constructeurs Français Labellisé DAS<sup>8</sup> Mov'eo Sécurité Routière ;
- Axe stratégique SR2 du DAS (« Générer les connaissances sur les aspects comportementaux des usagers de la route »);
- Base à partir des procès-verbaux labellisés DAS Mov'eo Sécurité Routière
  - Niveau de détail important (28 tables d'exploitation, 1149 variables disponibles, et 500 variables d'étude utilisées en moyenne) ;
  - Pondération redressement et extrapolation à partir du BAAC, des remontées forces de l'ordre et du registre du Rhône pour une grande représentativité.

C'est une base de données qui a été beaucoup valorisée au travers d'études et de projets nationaux ou internationaux, mais qui reste une image figée de 2011, et commence à perdre en pertinence pour étudier les véhicules récents.

---

6 Agence nationale de la recherche

7 Mutuelle d'assurance des instituteurs de France

8 Domaine d'activité stratégique