

# ATELIER SUR LES DONNEES DE SECURITE ROUTIERE

Banque Mondiale / IRTAD

Marrakech, 23-24 février 2017



**International Traffic Safety  
Data and Analysis Group**

## Quelles données de sécurité routière pour quels usages ? Les acteurs

Eleonora Papadimitriou, PhD<sup>1</sup>, Georges Yannis, Prof.

<sup>1</sup>[nopapadi@central.ntua.gr](mailto:nopapadi@central.ntua.gr), [www.nrso.ntua.gr/nopapadi](http://www.nrso.ntua.gr/nopapadi)



Department de Planification et Ingénierie des Transports, Université National Technique d' Athènes, Grèce

Si on ne peut pas le mesurer  
On ne peut pas l'améliorer  
(Lord Kelvin)

La sécurité routière est un domaine typique  
avec un risque élevé que  
des efforts et des investissements  
importants  
ne apportent pas de résultats



# Les stratégies efficaces, le lien le plus faible

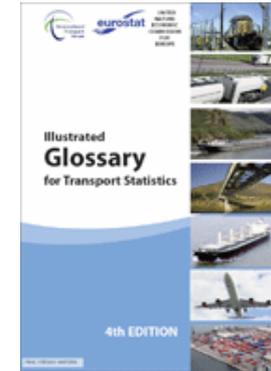
- Fonctions de gestion institutionnels
  - Premier pilier de la Décennie d'action: Gestion de la sécurité routière
- Interventions
  - Quatre autres piliers de la Décennie d'action
- Résultats
  - Moins de décès et de blessures
  - Objectifs de sécurité routière: quel est le niveau de sécurité routière acceptable?



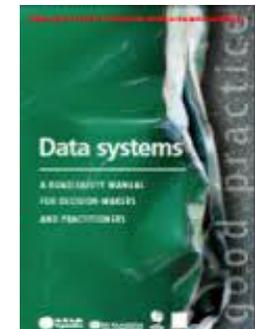
- On a besoin des bons données pour estimer des bons indicateurs, e.g.
  - Mesurer la performance relative / l'analyse comparative (benchmarking)
  - Comprendre les causes des accidents et attirer l'attention sur des problèmes particuliers
  - Identifier les tendances et les problèmes
  - Évaluation de l'impact des interventions
  - Établissement d'objectifs et de priorités
  - Évaluer les progrès réalisés vers les objectifs



- Glossaire: UN ECE
- Transport: IRTAD
  - Base des données & rapports annuels
- Santé: OMS
  - Manuel sur les systèmes de données
  - Charge mondiale de la maladie



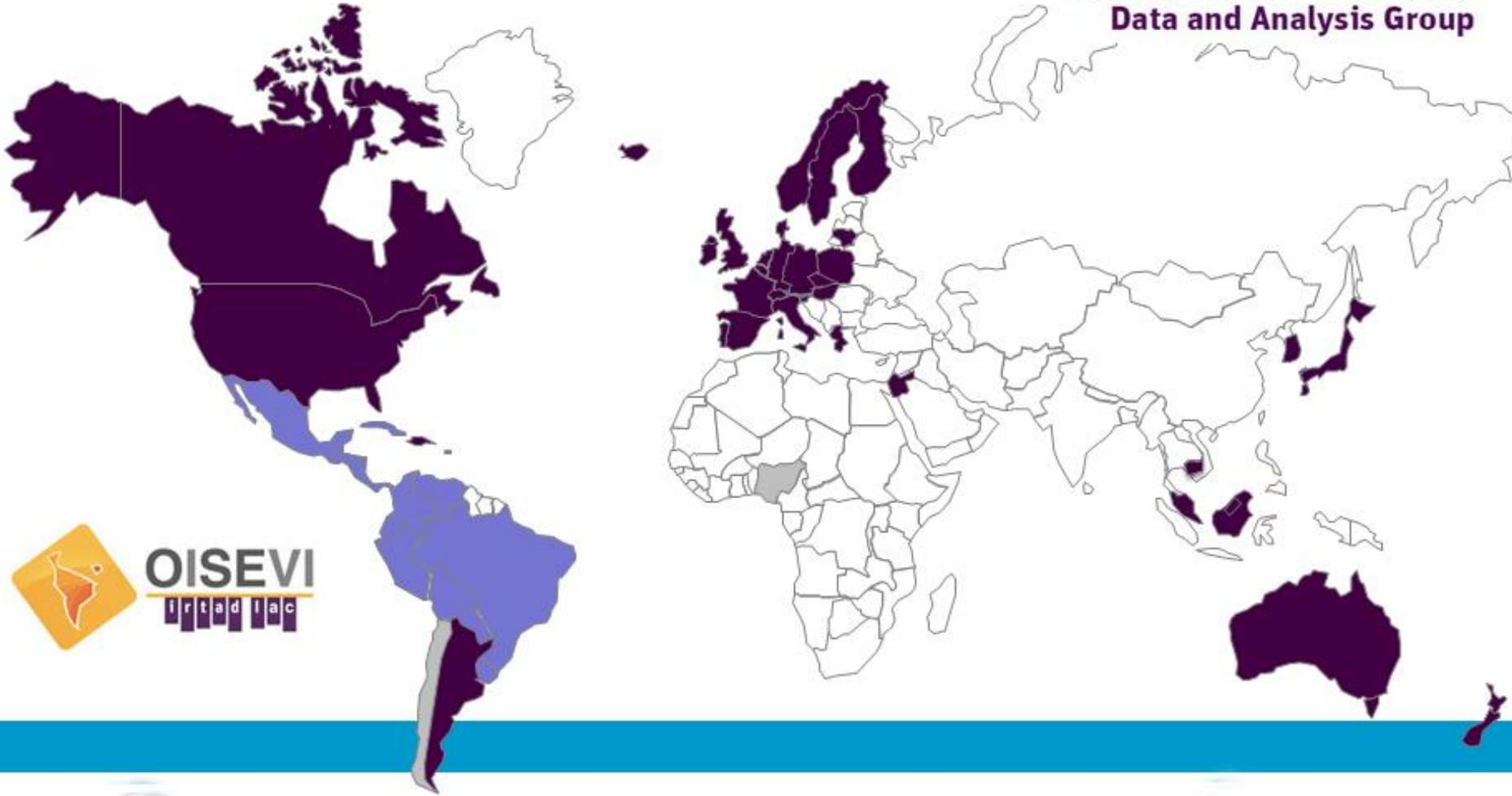
# IRTAD



**IRTAD** 72 members or observers from 40 countries



**International Traffic Safety  
Data and Analysis Group**



# Une 'boîte à outils' pour analyser la SR

- Accidents individuels
  - Étude approfondie; Reconstruction d'accident
- Ensembles spécifiques d'accidents (type de route, groupe d'âge, type de collision, etc.)
  - Études par les rapports de police, études approfondies
- Accidents routiers et facteurs contributifs
  - Exposition et risque, comportement humain dans son contexte
- Statistiques des accidents
  - Suivi annuel, évaluation périodique; Analyses ex-post et ex-ante



# Causes d'accidents et risques routiers

- Souvent, un accident n'a pas une seule cause, mais une combinaison de causes (facteurs de risque)
- Les accidents ne sont pas seulement liées aux «comportements extrêmes» et aux «violations sévères», mais aussi aux «échecs du système»
- Dans presque tous les accidents, le «facteur humain» est impliqué, mais le comportement humain ne peut être correctement aperçu que si on l'analyse dans «son contexte»
- Changer le contexte peut être efficace pour changer les comportements (raisonnement « système de sécurité » - Safe System)



# Pas seulement les fatalites....

- Les accidents mortels et les accidents avec blessures ne racontent pas la même histoire
- En d'autres termes: les accidents mortels sont de mauvais prédicteurs pour les accidents avec blessures
- Les accidents mortels ne racontent pas toute l'histoire
- Lorsqu'on s'intéresse à analyser les causes des accidents avec blessures, il faut bien préciser la définitions des blessures (graves)



# La connaissance est le point de départ des systèmes de données de collision de bonne qualité

- Enregistrer toutes les accidents routiers avec des blessures mortelles et graves
- Fournir suffisamment de détail sur le véhicule, l'utilisateur de la route et la route / l'environnement
- Inclure des informations précises sur le lieu de l'accident (SIG)
- Fournir des résultats fiables en bon temps pour faciliter la prise de décisions basées sur l'évidence
- Identifier les besoins en données pour différents groupes d'utilisateurs (les identifier!)
  - Au niveau agrégé et désagrégé



# L'information générée par les systèmes de données doivent être utilisées pour améliorer la sécurité routière

- Accès aux données
  - Timing, pertinence perçue, conflits, culture
- Utilisation des données
  - Pour les processus politiques, pour le plaidoyer, pour la recherche
- Analyse des données
  - Par des analystes bien formés
- Verser des politiques basées sur l'évidence
  - Résultats bien présentés avec conclusions et recommandations

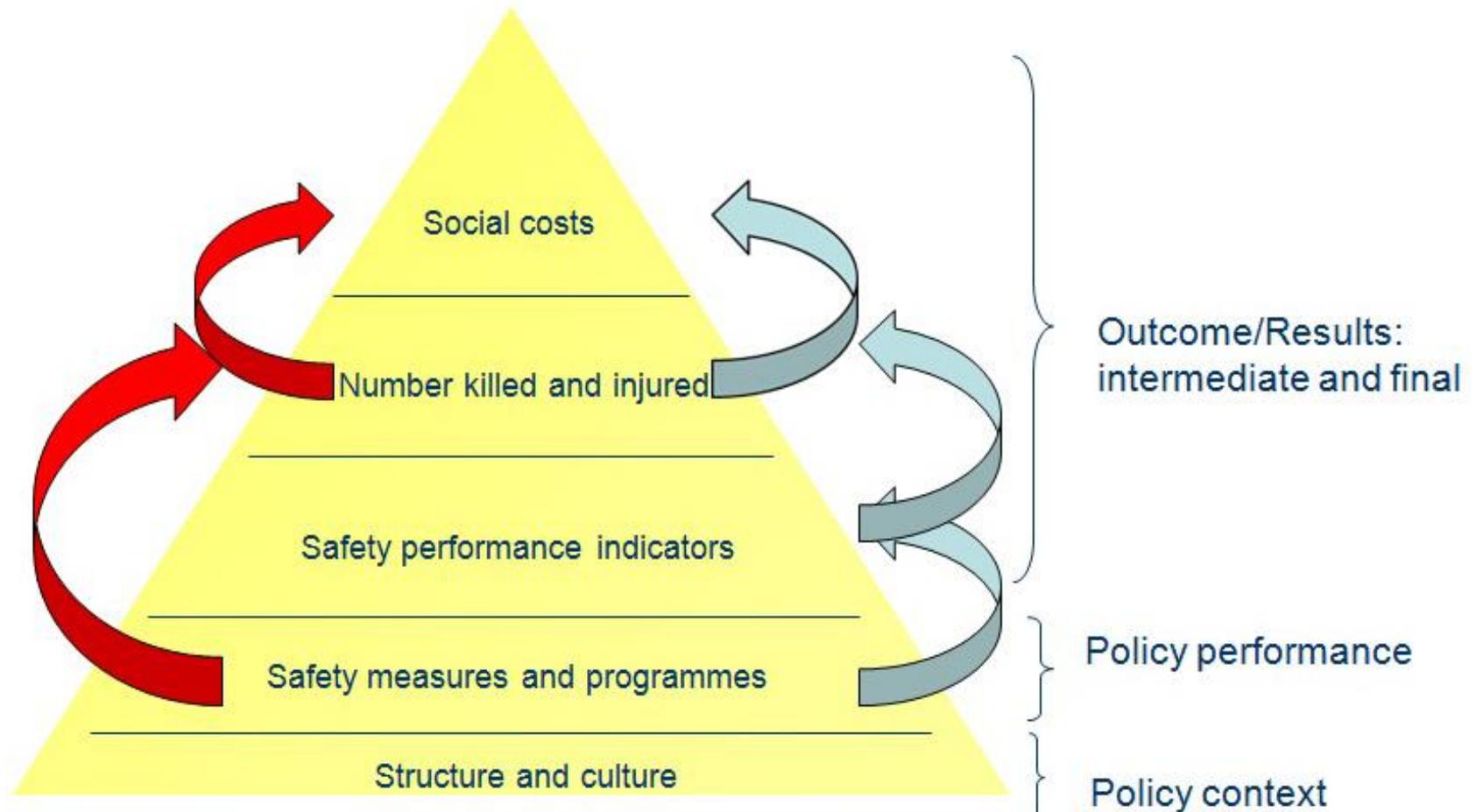


# Les statistiques des accidents ne donnent pas l'image complète de la situation de sécurité routière !!

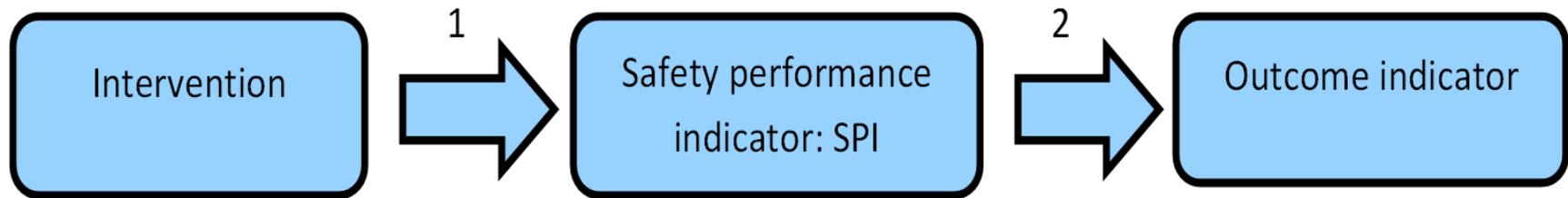
- Pourquoi une réduction du nombre d'accidents routiers lorsque l'exposition (kilomètres parcourus) a augmenté?
- Le mauvais temps de l'année dernière pourrait-il expliquer une évolution (des)favorable des accidents routiers?
- Quels sont les effets sur la sécurité de l'augmentation de l'utilisation de la ceinture de sécurité ou du casque par les deux roues, en supposant que nos politiques ont été vraiment mises en œuvre?
- Pourquoi une diminution plus forte du nombre de décès que le nombre de blessés?



# Un cadre pour la gestion de la sécurité routière (SUNflower, NZ-strategie)



# Relation entre les interventions, les indicateurs intermédiaires (IPS) et les indicateurs de résultats finals



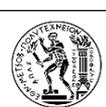
# Comment définir les indicateurs de performance?

- Concernent l'ensemble du système de transport routier: routes, comportement, véhicules,
- Mesurés par des méthodes d'enquêtes; L'échantillonnage est nécessaire
- Un lien de causalité fort doit être présent entre le risque et le IPS
- Pertinents pour les politiques de sécurité routière (plans d'action)



- **Comportement de l'utilisateur**

- Vitesses: vitesses moyennes et ses variations, Violations des limites de vitesse
- Taux de ceintures de sécurité, de dispositifs de retenue pour enfants, de casques pour les deux roues
- Incidence / prévalence de l'alcool au volant
- Incidence / prévalence de l'utilisation téléphones portables (conversations, SMS etc.)



- **Comportement de l'utilisateur**

- S'arrêter ou de céder le passage aux carrefours ou aux passages piétons
- Distances inter véhiculaires
- Utilisation de dispositifs réfléchissants pour cyclistes et piétons
- Utilisation des passages par les piétons



- **Infrastructure et véhicules**

- Taux du réseau routier ne respectant pas les normes de sécurité
- Friction de la chaussée sur les routes humides
- Taux de voitures neuves ayant la cote d'étoiles la plus élevée selon NCAP
- Taux de véhicules techniquement défectueux

- **Soins post-crash**

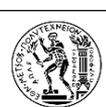
- Heure de notification
- Qualité des soins traumatiques



# Conclusions

- Les données de sécurité routière sont fondamentales pour comprendre les problèmes de sécurité routière, pour les communiquer et pour évaluer les réussites (et les échecs)
- Sans données de sécurité routière, il n'est pas possible de mettre en œuvre des politiques basées sur l'évidence
- Mettre les données de sécurité routière à la disposition de tous les acteurs
- La formation des analystes de données est un excellent moyen pour renforcer les capacités

*Sans des données bons, complets, bien analysées, on ne sait jamais ....*



# ATELIER SUR LES DONNEES DE SECURITE ROUTIERE

Banque Mondiale / IRTAD

Marrakech, 23-24 février 2017



**International Traffic Safety  
Data and Analysis Group**

## Quelles données de sécurité routière pour quels usages ? Les acteurs

Eleonora Papadimitriou, PhD<sup>1</sup>, Georges Yannis, Prof.

<sup>1</sup>[nopapadi@central.ntua.gr](mailto:nopapadi@central.ntua.gr), [www.nrso.ntua.gr/nopapadi](http://www.nrso.ntua.gr/nopapadi)



Department de Planification et Ingénierie des Transports, Université National Technique d' Athenes, Grèce