

Observatoire national interministériel de la sécurité routière

Louis Fernique, ONISR
Le 7 juillet 2010

Note technique

Objet : Les statistiques de l'accidentalité routière. Données définitives et données provisoires

A. L'acquisition des données définitives : le fichier BAAC

L'analyse de l'accidentalité routière se fonde en bonne part sur le fichier national des accidents corporels (ou fichier « BAACC »), constitué comme suit :

Chaque accident corporel fait l'objet d'un « bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (ou fiche « BAAC »), saisi par l'unité des forces de l'ordre qui intervient sur la scène d'accident. La fiche actuelle comporte plus de 60 items principaux (détaillant les caractéristiques et lieux de l'accident ainsi que les véhicules et usagers impliqués). La première fiche BAAC, manuelle, a été émise en 1938. L'informatisation du dispositif remonte aux années 70, une continuité remarquable et précieuse en matière statistique.

La fiche BAAC, strictement anonyme (pas d'identifiant nominatif), comporte des items tardifs indisponibles dans les premiers jours ou semaines après l'accident, notamment son bilan définitif (décès à 30 jours, selon la norme statistique européenne) et le cas échéant les résultats des tests aux stupéfiants.

Aujourd'hui près de 3500 unités de terrain émettent au long de l'année les fameuses fiches BAAC. Il s'agit des 3 000 brigades de gendarmerie, des 465 circonscriptions de sécurité publique, des 13 compagnies républicaines de sécurité, de la préfecture de police de Paris (PP) et de la police aux frontières (PAF), chacune sur son réseau routier de compétence. Transmises électroniquement et regroupées par le canal des corps émetteurs, les fiches sont ensuite versées dans le « Portail accidents », une application de type Web mise en œuvre par l'ONISR. Ce fichier consolidé est alors soumis à deux niveaux de contrôle qualité, le premier à l'ONISR et le second décentralisé. La validation terminale des fiches, par le canal du « Portail », incombe ainsi aux observatoires départementaux de la sécurité routière (ODSR), qui opèrent les vérifications ultimes en liaison avec l'unité émettrice si nécessaire.

Ce processus exhaustif, appliqué à plus de 70 000 fiches annuelles, est long. Classiquement, la validation intégrale du fichier complet d'une année donnée est acquise courant juin de l'année suivante. Cela donne lieu à la publication du bilan annuel définitif de la sécurité routière (chiffres clés et grandes lignes portés à connaissance du public en juin-juillet, bilan intégral avec analyses approfondies publié par la Documentation française en octobre suivant).

Le fichier BAAC, très riche en information, autorise tous les croisements de données, les analyses de concentration, les mises en perspective avec des données exogènes de contexte ou d'exposition au risque routier disponibles selon leur propre rythme (comme les indices de trafics, par exemple, ou les

résultats des enquêtes-ménage sur l'évolution de la mobilité , etc.). Il est la source principale des diagnostics nationaux ou locaux sur l'insécurité routière, des comparaisons internationales ou des travaux de recherche, qui vont éclairer et guider les politiques de sécurité routière.

Le « Portail accidents », l'application de type Web qui est le vecteur de la consolidation du fichier BAAC, a été rendu opérationnel début 2009 et son développement logiciel se poursuit, piloté par le Sétra (Service d'études des transports, des routes et de leur aménagement) pour le compte de l'ONISR. C'est une étape majeure dans un vaste processus de modernisation des outils du domaine accidents, initié dès 2004, dont le principe directeur est une large décentralisation du contrôle qualité du fichier, et un objectif majeur le raccourcissement des délais de vérification.

A cet effet, ont accès direct au Portail les opérateurs impliqués dans le processus de contrôle qualité du fichier : administrateurs nationaux ou locaux, ou bien correcteurs du fichier. Il s'agit principalement de la centaine d'ODSR (observatoires départementaux de la sécurité routière) et dans certains cas des entités gestionnaires de voirie – services des conseils généraux, agglomérations ou villes, directions interdépartementales des routes – quand elles corrigent les données propres à leurs réseaux sous la supervision des ODSR, sous le régime d'une convention ad hoc.

Les données BAAC de l'année 2009 constituent ainsi le premier bloc annuel de données traité à travers le « Portail accidents » par une chaîne d'opérateurs reconfigurée. Le rodage de cette nouvelle chaîne et le réglage continu de l'application « Portail » (enrichissement progressif de nouveaux modules, débogage en continu) avaient, fin 2009, largement contribué à faire déraiper le calendrier théorique de vérification au mois par mois. Ce retard accumulé a pu être pratiquement rattrapé au printemps grâce à une mobilisation exemplaire à tous les niveaux. Au final, ce premier exercice annuel des BAAC sous « Portail », a pu être conclu à la mi-juin 2010, en retard de quelques semaines sur le calendrier des années précédentes. Un résultat acceptable pour cette année d'apprentissage, mais l'objectif initial ne sera atteint que si l'an prochain, on réalise au contraire une avance substantielle.

La base officielle de l'accidentalité 2009 est maintenant disponible à l'exploitation. et son exploitation (tant au plan national par l'ONISR qu'au plan local par le réseau des ORSR/ODSR).

Ainsi l'ONISR livrera début juillet ses premières analyses en chiffres définitifs, sous forme de bilan préliminaire de la sécurité routière pour 2009 puis publiera vers fin 2010 via la Documentation Française le Bilan 2009 complet, selon le calendrier habituel.

B. La collecte des données provisoires : les remontées rapides

A côté de cet appareil statistique au long cours, il est bien sûr indispensable de disposer beaucoup plus rapidement d'indicateurs sur les fluctuations immédiates de l'accidentalité. Ce sont autant de signaux d'alerte à chaud sur d'éventuelles dégradations de la situation, au plan local ou national, qui peuvent appeler des réactions à moins d'un ou deux ans de distance : alerte ou sensibilisation du public, ciblage de la pression de contrôle, ajustement de mesures diverses, etc.

Les « remontées rapides », collectées chaque mois, répondent à cet objectif d'observation à chaud.

Les accidents n'y sont pas individualisés. Ce sont de simples décomptes provisoires, établis manuellement sur la base des mains courantes des mêmes unités de terrain, indépendamment de la saisie des fiches BAAC au contenu bien plus expert. Arrêtés très tôt après la fin du mois, ils ne donnent qu'une vue provisoire du bilan mensuel : entre autres, le dénombrement des décès imputés aux accidents du mois est celui connu à la date d'arrêt, soit, pour les derniers accidents du mois, près d'un mois avant clôture du décompte mortel « à 30 jours » (qui est la norme statistique européenne).

Indispensables mais sommaires, ces remontées rapides n'offrent, département par département et par corps émetteur, que les effectifs A, T, B, H¹ et pour les tués uniquement leur ventilation par types d'usagers, par macro-tranche d'âges et par motifs présumés de l'accident.

¹ On se réfère ici à la nomenclature des fiches BAAC :

Ces remontées rapides « brutes » (telles quelles) sont utilisées au sein du ministère de l'Intérieur, à divers niveaux, pour le pilotage de l'action des services.

Communiquées à l'ONISR, elles constituent la source de la production du baromètre mensuel de l'Observatoire, diffusé chaque mois aux médias sous couvert d'un communiqué de presse au double timbre du ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (MIOmCT) et du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer, en charge des transports (MEEDDM).

Pour le calcul de ce baromètre, l'ONISR établit, à partir des remontées rapides brutes, l'estimation du bilan définitif de l'accidentalité du mois tel qu'il sera confirmé ultérieurement par le fichier BAAC.

Il s'agit d'anticiper sur les décès à 30 j, sur l'information tardive quant à certains décès déjà survenus, sur les créations de BAAC tardives liées aux aléas de terrain, et de pallier divers autres écarts « structurels » ou systématiques entre remontées rapides et BAAC. On procède par extrapolation, sur la base de la confrontation des deux séries (remontées rapides brutes et fichier BAAC définitif) sur les douze derniers mois de disponibilité des BAAC validées, d'où l'on tire les coefficients à appliquer.

L'expérience montre que cet exercice d'extrapolation est robuste, puisque l'écart final entre bilan annuel définitif des BAAC et bilan annuel provisoire, vérifié a posteriori, ressort à plus ou moins 0,3%².

Attention : les données provisoires ainsi obtenues, diffusées via les baromètres de l'ONISR au mois par mois, ne sont corrigées ni des variations saisonnières³, ni des effets de la météorologie atypique à la saison, ni des effets calendaires (variation du nombre de week-ends dans un mois donnée selon l'année, occurrence variable des jours fériés et des ponts éventuels, occurrence des départs et retours de congé, etc.), tous paramètres qui déterminent fortement le volume de trafic du mois, voire directement le niveau de risque routier.

C'est pourquoi l'ONISR mettait également en ligne sur ses pages Web, jusqu'en mars 2010, des séries expertes dites « CVS » (corrigées des variations saisonnières), donnant, pour la mortalité, des équivalents annuels dûment corrigés.

Mais le modèle de correction employé (modèle spécifique « Giboulée », mis au point dans les années 80 sous l'égide de l'INRETS), mis en œuvre au pas mensuel, s'est avéré de moins en moins performant : d'une part l'effet calendaire n'était pris en compte qu'indirectement, d'autre part la sensibilité spécifique de l'accidentalité des deux-roues motorisés aux effets météo en situation hivernale n'était pas traitée de façon appropriée (or la mortalité 2RM pèse aujourd'hui plus du quart de la mortalité, on ne peut plus la méconnaître sans erreur consistante). C'est pourquoi la publication de ces données corrigées a été suspendue, jusqu'à conclusion d'un travail de réadaptation du modèle Giboulée mensuel qui vient d'être confié à l'INRETS.

- A pour accidents corporels de la circulation, c'est-à-dire accidents intervenus sur une voie publique ou privée ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule (à moteur ou non) et dont au moins une victime a nécessité des soins médicaux
- T pour personnes tuées, décédées dans les 30 jours des suites de l'accident
- B pour l'ensemble des blessés (ayant nécessité des soins médicaux)
- H pour les seuls blessés hospitalisés plus de 24h, ayant survécu plus de 30 jours aux suites de l'accident

S'agissant des remontées rapides, les effectifs en T et H ne tiennent pas compte du délai de 30 jours, mais des décès effectifs et connus à la date d'arrêt du décompte.

² Plus précisément : l'écart entre bilan annuel définitif des BAAC et le cumulé sur 12 mois des bilans mensuels des baromètres ressort à plus ou moins 2,5% (de 2006 à 2009, respectivement : -2,1% ; +2,3% ; +2,1% ; +0,3%). Mais le bilan annuel provisoire annoncé par le baromètre de décembre est plus abouti, puisqu'il tient déjà compte des chiffres définitifs du BAAC pour les premiers mois de l'année, d'où une marge d'erreur encore meilleure (de 2006 à 2008, respectivement : +0,1% ; +0,1% ; +0,02%). Pour 2009 et par exception, en raison des difficultés spécifiques de rodage du dispositif « Portail », aucun mois encore n'était encore disponible en chiffres définitifs début janvier 2010 ; l'écart obtenu à 0,3% est ainsi un résultat remarquable, même si l'écart observé en année ordinaire est encore meilleur (plus ou moins 0,1%).

³ Pour s'affranchir de ces variations saisonnières, les comparaisons du baromètre s'appliquent d'un mois donné au même mois de l'année précédente, ou des n premiers mois de l'année aux mêmes n mois de l'année précédente. De même, les tendances sont analysées en progression de la mortalité calculée sur 12 mois glissants.

C. Progrès sur la date de disponibilité des baromètres mensuels

Jusqu'à présent (précisément jusqu'au baromètre de mai 2010 diffusé début juin), l'ONISR, pour un mois donné, assemblait des remontées rapides dites « corps par corps » qui lui parvenaient au plus tard le 7 du mois suivant⁴ par le canal des différents corps émetteurs (gendarmerie, sécurité publique, etc.), moyennant un rythme de transmission et des dates d'arrêt différenciées selon le corps d'origine⁵. D'où un calcul d'extrapolation différencié selon les corps, et un calendrier de disponibilité du baromètre sub-optimal (entre le 7 et le 9 du mois suivant).

Dorénavant (à compter du baromètre de juin 2010 diffusé début juillet), l'ONISR emploiera des remontées rapides dites « préfectures ». Ce sont des remontées tous corps arrêtées fin de mois, collectées localement par les préfectures et consolidées au plan national par la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) du MIOmCT, disponibles dès le 2 du mois suivant⁶. Il s'agit au départ des mêmes décomptes avec la même qualité, mais leurs dates d'arrêt sont unifiées, leurs circuits de consolidation sont plus homogènes et l'on gagnera de l'ordre de 5 jours sur leur date de diffusion, en régime de croisière.

Le protocole d'extrapolation des données brutes par l'ONISR a été revu en conséquence, selon le même principe de confrontation aux résultats définitifs des BAAC. Pour s'assurer de la robustesse du nouveau calcul, on a rapproché a posteriori, sur 24 mois, les séries 2008 et 2009 des « remontées rapides préfectures » et celles des BAAC. De plus chaque mois de janvier à juin 2010, on a traité « à blanc » ces remontées rapides préfectures pour s'assurer d'une concordance suffisante avec le baromètre toujours tiré des remontées rapides corps par corps.

Ces précautions permettent de prévoir une qualité des données provisoires des baromètres au moins analogue à la qualité antérieure, avec une marge d'incertitude du même ordre.

Jusqu'à la fin 2010, on continuera par précaution à suivre chaque mois les deux séries de remontées rapides afin de détecter d'éventuels écarts hors norme après traitements. Sauf alerte entre temps, la nouvelle procédure sera alors considérée comme stabilisée.

Par exception il se trouve que le décompte des blessés hospitalisés (H) ne figurait pas, jusqu'en décembre 2009 inclus, dans les séries compilées par les préfectures. Ce travail de rapprochement a posteriori sur deux années, garantissant le meilleur calage des coefficients d'extrapolations en A, T et B, était donc impossible pour les H. Les estimations provisoires en H des baromètres mensuels deviennent donc, jusqu'à validation intégrale des BAAC des douze mois de 2010 – dans un an d'ici, des estimations indicatives, susceptibles de révisions plus lourdes le cas échéant. Il y aura donc lieu, dans la période, de les interpréter avec mesure.

Ces changements propres aux données provisoires issues des remontées rapides, apparaissant dans les baromètres mensuels, n'affectent en rien les données définitives du fichier national des accidents corporels (fichier BAAC), qui restent produites selon un processus distinct et inchangé.

⁴ Sauf décalage éventuel d'un ou deux jours si le dernier jour du mois ou le 7 du mois suivant tombait un jour non ouvré. Cette date du 7 était une survivance de la norme statistique du « tué à six jours » qui prévalait jusqu'en 2004.

⁵ Par exemple, les données de la sécurité publique étaient arrêtées par paquets hebdomadaires, les données gendarmeries par paquets mensuels.

⁶ Sauf décalage éventuel d'un ou deux jours si le dernier jour du mois ou le 2 du mois suivant tombe un jour non ouvré.