

Observatoire national interministériel de sécurité routière

Conséquences du changement de définition de la gravité sur la publication des résultats de la sécurité routière

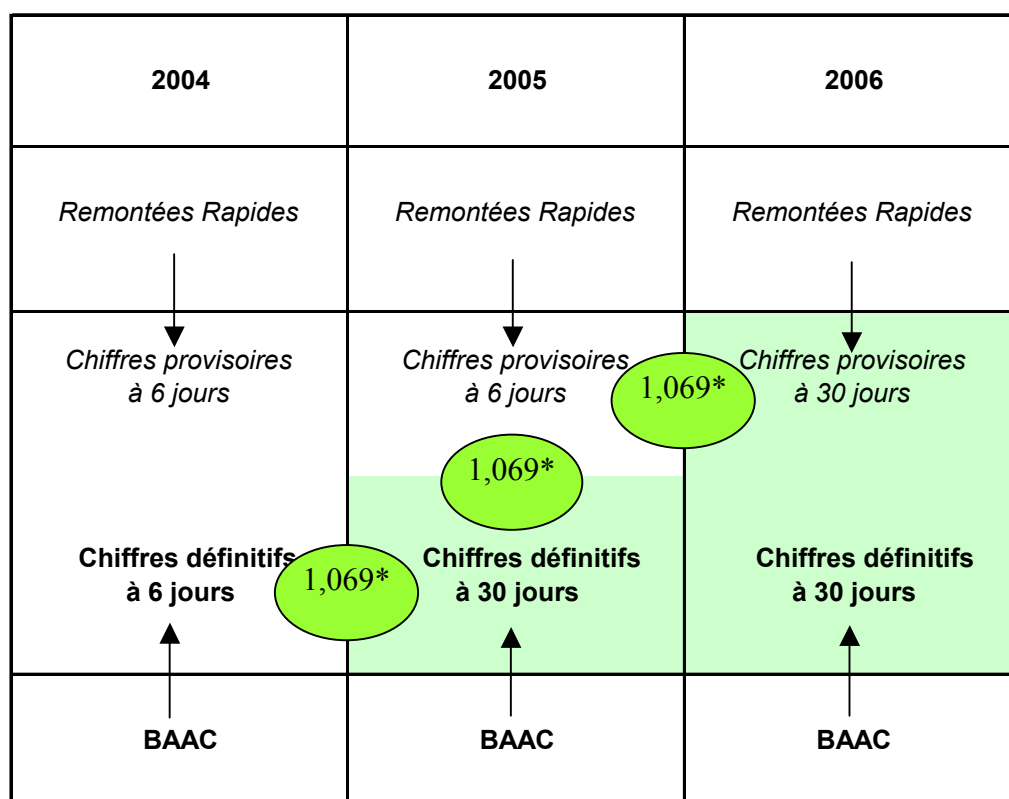
21 février 06

Le changement de la définition de la gravité des blessures avec la personne tuée dans les trente jours après la date de l'accident au lieu de la personne tuée dans les six jours et le blessé hospitalisé plus de 24 heures au lieu du blessé grave hospitalisé plus de six jours a été adopté en octobre 2004, appliqué à partir du 1er janvier 2005 mais ne s'est traduit concrètement dans la publication des résultats de la sécurité routière qu'au début de l'année 2006.

1. Modalités de publication des résultats 2005 et des résultats 2004

Si la nouvelle définition a été mise en place le 1^{er} janvier 2005, elle ne s'est traduite par aucun changement au cours de l'année 2005. En effet, pour permettre la publication des bilans mensuels provisoires, l'Observatoire national interministériel de sécurité routière a dû continuer à utiliser, pendant cette année 2005, le système des remontées rapides fournies par les services de police et de gendarmerie qui donne avec des coefficients spécifiques des chiffres à six jours. Ceci a permis de faire directement les comparaisons avec les résultats de l'année 2004.

Par contre, les chiffres définitifs issus du fichier des accidents corporels (fichier BAAC), qui seront publiés début mai 2006, utilisent les nouvelles définitions de gravité des blessures. Il en est de même des résultats provisoires 2006. L'ensemble de ce processus peut être résumé par le graphique suivant :



* Coefficient de passage 6 j à 30 j recalculé

2. Modalités de calcul du coefficient de passage des tués à six jours aux tués à trente jours

Pour assurer la comparabilité entre les résultats 2005 et les résultats 2004, une solution aurait été de faire **une double comptabilisation systématique** des tués à six jours et des tués à trente jours **à partir du 1^{er} janvier 2005**.

Cette solution n'a pas été retenue au moment où la décision a été prise de changer de définition c'est-à-dire en octobre 2004 pour les raisons suivantes :

- pour être véritablement fiable, il aurait fallu que l'enregistrement des tués à six jours et des tués à trente jours soit fait **en même temps** que l'enregistrement de la fiche BAAC du fichier des accidents : cette solution aurait nécessité de modifier les logiciels de saisie ce que ni la DGGN ni la DGPN auraient pu faire dans le délai imparti ;
- un système de recueil parallèle aurait été difficile à mettre en place et surtout aurait été source de nombreuses erreurs qu'il aurait été très difficile à corriger ;
- il existait une solution simple à mettre en œuvre et fiable pour assurer la comparaison des résultats 2005 et des résultats 2004.

Plutôt que de mettre en place une double comptabilisation systématique, l'Observatoire a choisi de **calculer un coefficient de passage entre les deux définitions** en utilisant un système existant et rodé permettant de faire une double comptabilisation **partielle** sur un échantillon très représentatif des accidents gérés par la Gendarmerie nationale.

Cette méthode a consisté simplement à suivre quotidiennement le bilan du nombre de tués recensés sur le système SAGAC¹ de la gendarmerie nationale. Chaque fois qu'une unité de la gendarmerie est appelée à intervenir pour une coupure d'axe, elle renseigne ce système d'information notamment sur les conséquences en termes de tués et de blessés. Ces données sont ensuite corrigées au fur et à mesure dans le temps pendant trente jours.

L'enregistrement quotidien des données SAGAC a commencé le 12 janvier 2005 et s'est terminé le 12 février 2006. Il a permis de calculer de manière très précise un **nouveau coefficient de passage** entre les deux définitions qui s'élève à **1,069**².

Le chiffre définitif à six jours sera donc recalculé à partir du chiffre définitif à 30 jours issu du fichier des accidents (BAAC) avec le nouveau coefficient de passage.

Cette méthode a été validée par le Comité des experts de la sécurité routière le 5 janvier 2006.

¹ Système automatisé Gendarmerie d'aide à la circulation

² Jusqu'à aujourd'hui un tel coefficient de passage n'était utilisé qu'à des fins de comparaisons internationales. Jusqu'en 1992, la France a utilisé un coefficient correcteur de 1,09. Dans les années 1990, une étude menée par l'INRETS a permis de recalculer un coefficient de 1,057 utilisé de 1993 à 2004.