



Conférence de presse du 5 mai 2009

PRESENTATION DU PROJET BART

“ANALYSE EN PROFONDEUR DES ACCIDENTS DE LA ROUTE”

**Miran SCHEERS, Responsable du Département Comportement des Usagers et
Support Politique de l'IBSR
ADJOINTE A L'ADMINISTRATEUR DELEGUE**

1. INTRODUCTION

Comme précisé dans le rapport thématique sur les accidents impliquant au moins un camion, le système actuel d'enregistrement des accidents ne permet pas de déterminer les causes exactes des accidents de poids lourd. Le projet pilote que nous présentons aujourd'hui a pour objectif d'aider à combler cette lacune. Le Belgian Accident Research Team (BART), mis en place au sein de l'Observatoire pour la Sécurité Routière de l'IBSR, a pour mission de procéder à une étude en profondeur des accidents de la route sur une base multidisciplinaire.

L'objectif principal du projet BART est de ***permettre l'identification des causes d'accidents et de formuler des recommandations politiques en vue d'éradiquer certains types d'accidents.***

Dans le cadre d'un projet pilote soutenu par la Ministre flamande de la Mobilité, Kathleen Van Brempt, il est procédé à l'analyse d'accidents impliquant au moins un camion ou un autocar sur une autoroute ou une route régionale en Flandre-Orientale et Flandre-Occidentale. Cette analyse s'intéresse tant au comportement des chauffeurs de camion et des autres usagers impliqués dans l'accident qu'aux aspects ayant trait à l'infrastructure routière et à la technique du véhicule.

Les objectifs du projet pilote sont les suivants:

- permettre l'identification des causes d'accidents impliquant des camions et des autocars sur les autoroutes et les routes régionales;
- formuler des recommandations politiques visant à prévenir certains types d'accidents de camion;
- améliorer l'enregistrement des accidents;

- développer un scénario d'analyse approfondie des accidents avec une mise au point de la méthode d'analyse et de la méthode de travail de l'équipe de recherche;
- mettre en place une banque de données pour l'analyse en profondeur des accidents.

Comme il s'agit d'une nouvelle méthode de recherche et que la Belgique ne dispose pas encore d'un cadre légal permettant de procéder, de manière totalement indépendante, à une analyse en profondeur sur les lieux de l'accident, il a été décidé de se limiter, en première instance, à l'analyse de dossiers judiciaires clôturés. Au total, près de 200 dossiers seront ainsi traités au cours de la première année par le Belgian Accident Research Team dans le cadre de ce projet pilote.

Pour pouvoir faire l'objet d'une analyse, les dossiers judiciaires doivent répondre à une série de critères et concerner des accidents de la route qui:

- impliquent au moins un camion ou un autocar;
- impliquent maximum trois autres véhicules;
- ont fait des tués ou des blessés;
- se sont produits sur les autoroutes et routes régionales de Flandre-Orientale et Flandre-Occidentale;
- ont eu lieu entre le 1^{er} janvier 2000 et le 31 décembre 2006¹;
- ont requis la présence d'un expert (automobile) judiciaire;
- ont fait l'objet d'une décision finale (jugement).

Sur la base de ces critères, 600 accidents au total entrent en ligne de compte. Ceci équivaut à 10% du nombre global d'accidents impliquant au moins un camion ou un autocar enregistrés sur les autoroutes et les routes régionales de Flandre-Orientale et Flandre-Occidentale entre le 01/01/2000 et le 31/12/2006.

Pour permettre à l'équipe BART de consulter les dossiers judiciaires, un protocole a été signé en 2008 avec les procureurs du Roi des arrondissements judiciaires de Termonde, Gand, Audenarde, Bruges, Courtrai, Ypres et Furnes. L'initiative est également soutenue par l'avocat général de la Cour d'Appel de Gand. Le protocole stipule que les membres de l'équipe ont l'autorisation de consulter les dossiers judiciaires et d'intégrer (sous forme anonymisée) les données en provenance de ceux-ci dans une banque de données gérée par l'IBSR.

Ce protocole a également été cosigné par le Commissaire Général de la Police Fédérale. En effet, une première sélection d'accidents a eu lieu sur la base des données issues de procès-verbaux en provenance du service Données de Gestion de la Police Fédérale, avant que les dossiers complets ne soient analysés par les parquets de police. L'équipe de recherche dispose également d'un bureau au sein du complexe Groendreef de la Police Fédérale (Dirco).

¹ Les dossiers les plus récents, c'est-à-dire ceux de 2006, seront analysés en premier.

Le projet BART s'appuie sur une étude exploratoire concernant la façon dont l'analyse en profondeur des accidents de la route se déroule à l'étranger. A chaque fois, des équipes de recherche sont envoyées sur place.

- Aux Pays-Bas, la recherche en profondeur a été réalisée par le TNO jusqu'en 2007. Une analyse approfondie des accidents de la circulation sur place est actuellement mise sur pied par la Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV);
- En France, la recherche en profondeur est réalisée par deux institutions, à savoir le Centre Européen d'Etudes de Sécurité et d'Analyse des Risques (CEESAR) et l'Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité (INRETS);
- En Allemagne, nous avons le German In-Depth Accident Study (GIDAS);
- En Italie, ce sont le Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade (DITS) de l'Université de Rome et le Centro Interdipartimentale di Studi e Ricerche sulla Sicurezza Stradale (CIRSS) qui s'occupent de la recherche en profondeur;
- Au Royaume-Uni, le Vehicle Safety Research Centre (VSRC) a acquis une vaste expertise dans le domaine de l'analyse en profondeur des accidents de la route. Le Transport Research Laboratory joue également un rôle important en la matière;
- Les pays scandinaves et, plus précisément, la Chalmers University of Technology en Suède et le Finish Motor Insurers Centre (VALT) en Finlande ont, eux aussi, déjà procédé à des analyses approfondies d'accidents.

2. ANALYSE EN PROFONDEUR DES ACCIDENTS

Dans le cadre de l'analyse en profondeur, les événements qui ont précédé l'accident sont passés au crible. Tous les éléments ayant provoqué ou susceptibles d'avoir contribué à la survenance de cet accident sont ainsi recherchés.

Le projet BART est relativement unique en ce sens que, dans une première phase, il s'intéresse exclusivement aux accidents de camion. Seules deux autres études portaient spécifiquement sur ce type d'accidents, à savoir l'étude américaine Large Truck Crash Causation Study (LTCCS) de la Federal Motor Carrier Safety Administration et l'étude European Truck Accident Causation (ETAC) menée par l'International Road Transport Union en collaboration avec la Commission européenne.

Grâce au soutien des autorités flamandes, l'IBSR a pu engager deux collaborateurs pour une durée d'un an, qui seront chargés de la collecte des données dans le cadre de ce projet pilote. Une première personne a pris ses fonctions début janvier, la seconde est entrée en service début avril. Ces deux personnes collaborent étroitement avec les 4 membres de l'IBSR qui travaillent sur ce projet, le dirigeant et l'encadrent, notamment sur la base de l'expertise acquise dans le cadre du projet européen SafetyNet, lors duquel l'IBSR a procédé à l'analyse des données « in-depth » d'accidents de la route.

2.1. ETUDE DE LITTERATURE

En janvier 2009, la réalisation d'une étude de littérature sur les accidents de camion a été amorcée. Cette étude analyse de plus près une série d'éléments.

Certaines causes d'accidents de camion reprises dans la littérature, telles que la vitesse, l'âge, la fatigue, etc. s'appliquent à tous les types d'usagers. Pour les accidents de camion, on peut toutefois distinguer une série de causes spécifiques. Ainsi, d'après la littérature existante, la perte d'attention joue un rôle prépondérant dans la survenance de ces accidents. En effet, les camionneurs effectuent souvent de longs trajets, ce qui augmente le risque de perte de concentration. La fatigue au volant, associée au non-respect des heures de conduite et de repos, représente un point d'attention important. D'autres facteurs tels que le jeune âge et la consommation d'alcool seraient, eux, moins souvent à l'origine d'un accident de poids lourd. Un dernier constat étonnant est le fait qu'un nombre important d'accidents de camion est imputé au comportement (routier) des autres usagers.

Le principal enseignement pouvant être tiré de cette étude de littérature est que l'on dispose encore de trop peu d'informations sur les causes des accidents de camion et que la littérature existante ne permet pas d'arriver à des conclusions univoques en la matière.

L'étude de littérature s'est également intéressée aux choix méthodologiques pouvant être posés dans le cadre de l'analyse approfondie des accidents de la route. On s'est basé, pour ce faire, sur la littérature mise à disposition par les divers instituts de recherche internationaux qui s'occupent de ce type de recherche en profondeur.

2.2. BANQUE DE DONNEES ET COLLECTE D'INFORMATIONS

Une autre étape importante dans la réalisation des objectifs était le choix d'une banque de données pouvant accueillir toutes les informations collectées, associée à une méthode d'analyse de ces informations. Il a été décidé de se baser sur une banque de données existante.

Après avoir passé en revue la littérature consacrée aux différents systèmes de collecte de données existants, nous avons opté pour la banque de données utilisée dans le cadre du projet européen SafetyNet. Après concertation, il a été décidé que le Département Hydraulique, Transport et Infrastructure routière (DITS)² de l'Université de Rome mettrait la banque de données SafetyNet à la disposition de l'IBSR.

Cette banque de données s'articule autour de deux éléments essentiels. Primo, une série d'informations générales sur les accidents, et qui répondent aux critères de sélection, sont rassemblées.

Les données sont collectées à quatre « niveaux ». Le premier est l'« accident level », qui consiste à rassembler des informations sur le moment, le jour de la semaine, le nombre de véhicules impliqués

² Dipartimento di Idraulica, Trasporti e Strade.

avec une répartition en fonction de la catégorie de véhicule, etc. Au « vehicle level », nous retrouvons des variables ayant trait aux différents véhicules impliqués dans l'accident. Le « roadway level » concerne des informations sur la (les) route(s) où s'est produit l'accident. Enfin, le « road user level » consiste à introduire des données relatives aux usagers impliqués dans l'accident. L'attention porte donc tant sur les facteurs humains que sur les aspects liés à la route et au véhicule.

Le second élément est le « SafetyNet Accident Causation System », également appelé SNACS³. Ce système permet de dresser un aperçu des différentes causes d'accidents. Ici également, il est tenu compte de facteurs liés au comportement, à la route et au véhicule. Pour chaque véhicule, on examine les facteurs qui ont causé l'accident. On se base, pour ce faire, sur l'accident proprement dit avant de s'intéresser aux faits qui l'ont précédé. Des « causal chains », ou chaînes causales des différents facteurs sont ainsi établies.

Après une évaluation théorique de la banque de données, il a été décidé d'analyser une série de dossiers judiciaires afin d'examiner dans quelle mesure des informations issues des dossiers judiciaires relatifs aux accidents de camion et d'autocar se prêtent à une intégration dans la banque de données. Une vingtaine de dossiers ont été sélectionnés au parquet de Termonde afin d'évaluer l'adéquation de la banque de données. Une série de dossiers ont été analysés et introduits séparément par deux membres de l'équipe en vue de vérifier dans quelle mesure deux chercheurs indépendants arrivent aux mêmes résultats⁴.

Un des principaux constats concernant le premier élément de la banque de données est le fait que trop peu d'informations ont été collectées à propos des camions. La banque de données SafetyNet a, en effet, été mise en place pour permettre l'analyse en profondeur d'accidents impliquant toutes les catégories de véhicules, quelles qu'elles soient. En outre, la banque de données ne contenait aucune information sur les causes d'accidents spécifiques aux camions et aux autocars, tel le respect des temps de conduite et de repos. C'est pourquoi les chercheurs sont actuellement occupés à développer une banque de données supplémentaire.

2.3 FACTEURS ENVIRONNEMENTAUX

L'analyse des accidents de poids lourd implique évidemment que l'équipe de recherche s'informe sur la réglementation en matière de transport de marchandises et de personnes et tente de se forger une idée des conditions de travail des camionneurs. Il est également pris contact avec des policiers et des équipes d'intervention qui se rendent sur les lieux de l'accident ainsi qu'avec des experts judiciaires et le gestionnaire de la voirie de sorte que, lors de l'analyse des données, l'équipe de recherche puisse prendre en compte tous les facteurs environnementaux essentiels au cadrage des résultats.

³ SafetyNet Accident Causation System.

⁴ Ce procédé est appelé fiabilité interévaluateurs.

3. PLANNING

Dès que la banque de données aura été complétée, toutes les données de recherche seront introduites, après quoi l'analyse des accidents pourra débuter. Les premiers résultats seront disponibles à l'automne. Des mesures adaptées pourront alors être recherchées en concertation avec les instances concernées afin d'éviter, à l'avenir, ce type d'accidents.

A l'issue du projet pilote et dès que la méthodologie le permettra, l'analyse en profondeur des accidents sera également étendue à d'autres catégories de véhicules.