

EXPLOITATION DE DONNÉES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

-RÉSUMÉ-

Grâce aux États généraux de la sécurité routière, la nécessité de disposer de données fiables, complètes et performantes relatives à la sécurité routière a été démontrée. Les services de police sont à la source d'informations cruciales, notamment les accidents de la route et les données d'activité.

Le sous-projet AGORA « Exploitation de données en matière de sécurité routière » a été lancé le 1er janvier 2002 pour le compte de la Politique scientifique fédérale. Celui-ci fut exécuté dans le cadre d'un accord de coopération entre l'Institut belge pour la Sécurité routière (IBSR), la Haute école provinciale du Limbourg (*Provinciale Hogeschool Limburg* (PHL)) et le Centre universitaire du Limbourg (*Limburgs Universitair Centrum* (LUC)). L'IBSR coordonne également le projet. Le responsable du projet est la Direction de la Banque de données nationale de la Police fédérale (*Nationale Gegevensbank van de Federale Politie* (DSB)).

Le projet d'enquête comprend deux phases :

- La première phase englobe l'observation des flux de données et des systèmes d'enregistrement actuels en Belgique et à l'échelon international. Parallèlement, les initiatives de normalisation européennes et internationales sont exposées, complétées par une analyse des besoins réalisée auprès des secteurs concernés appropriés - police, pouvoirs publics, voirie, recherche, associations - sur base d'enquêtes et de discussions collectives. (janvier - décembre 2002)
- Au cours de la deuxième phase de l'enquête, les besoins ont été traduits en format informatique, où les différentes entités et leurs liaisons ont été repris dans les diagrammes ER et les flux de données. Ces besoins seront intégrés dans les développements en cours au sein de la police - FEEDIS et l'ISLP - où la saisie unique et automatique constitue une préoccupation majeure.

Le projet se consacre à deux catégories de données en matière de circulation routière : d'une part, les données relatives aux accidents de la route avec tués et/ou des blessés ; d'autre part, les données relatives aux activités et constatations des infractions par les services de police.

Les données collectées en ce qui concerne l'application du code de la route se révèlent jusqu'à présent incomplètes, dépassées et limitées à la police fédérale. Il s'agit entre autres du nombre et de la nature des infractions routières constatées par les services de police par le biais des perceptions immédiates et des procès-verbaux. Les données des actions policières témoignent des efforts fournis par les services de police lors des contrôles routiers et en particulier les effectifs, les heures et les ressources mis en œuvre.

La police de la circulation est un élément crucial d'une politique axée sur la sécurité routière. Dans le but de produire un impact maximal sur le comportement, il est nécessaire d'adopter une politique à long et à court terme. Une telle stratégie repose sur des choix politiques caractérisés à leur tour par une fixation des priorités. À cet égard, l'on doit pouvoir compter sur une banque de données complète et fiable en matière de police de la circulation.

Les statistiques des services de police doivent permettre d'analyser les problèmes et de déterminer également les répétitions de moments et de lieux. De cette manière, il est possible d'engager les effectifs et les ressources disponibles le plus efficacement possible et d'obtenir un aperçu très précis des résultats escomptés, ce qui suppose entre autres que l'on puisse évaluer les effets des mesures prises. Dans le cadre des plans de sécurité, cet aspect revêt une importance capitale. Grâce aux statistiques, une évaluation de la gestion est rendue possible. L'on sera ainsi en mesure d'examiner

l'applicabilité de nouvelles réglementations ou d'évaluer l'application de nouvelles réglementations ou révisions de lois.

De même, une étude scientifique générale des effets de la police de la circulation sur la sécurité routière en Belgique pourra être organisée.

Enfin, une banque de données relatives à la police de la circulation permet également d'effectuer des comparaisons à l'échelon international et d'étudier le caractère réalisable de certaines recommandations.

La première phase de l'enquête s'est achevée au mois de décembre 2002.

Deux livres de codes composés de variables à enregistrer ont été proposés comme résultat final de l'analyse des besoins. Ils ont été générés à l'issue de l'examen des besoins auprès des utilisateurs finaux sur la base d'enquêtes et de discussions de groupe.

Une nouvelle banque de données

Une nouvelle banque de données sera constituée et réparties en trois niveaux : 'terrain', 'central' et 'public' (niveau des utilisateurs).

Au niveau du terrain, les données sont encodées dans la banque de données, principalement via les PV d'infractions et d'accidents et via le PPP/ISLP-admin en ce qui concerne les activités. Les informations ne devront être introduites qu'une seule fois dans le système. Les données statistiques seront ensuite extraites automatiquement des systèmes existants. Les données qui seront enregistrées ont été sélectionnées sur la base des critères suivants :

- sont disponibles dans le PV
- sont proposées aux États généraux pour la sécurité routière
- sont réalisables à terme sur le plan technique
- génèrent une charge de travail limitée.

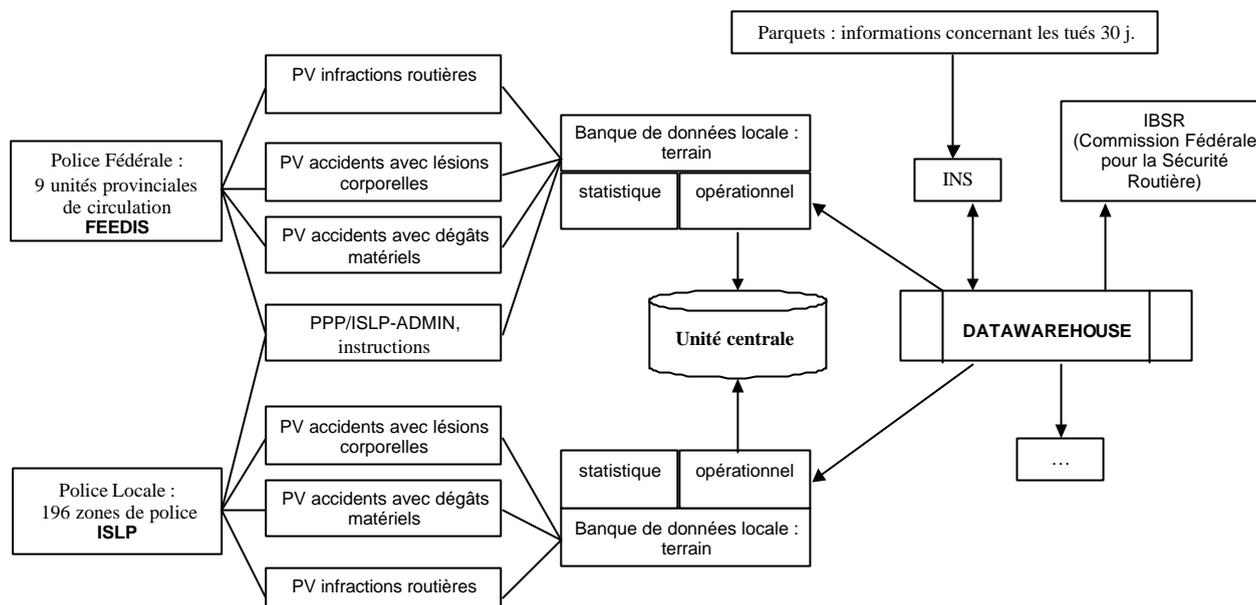
Les variables auxquelles l'on peut accéder en dehors des services de police, qui ne relèvent pas des fonctions policières, qui sont contraires à la législation en matière de protection de la vie privée ou qu'il n'est objectivement pas possible de définir, n'ont pas été retenues.

Au niveau du terrain, l'on pourra bien entendu consulter ses données , comme par exemple les données concernant les accidents avec dégâts matériels.

'Central' correspond au niveau où les données seront centralisées de manière automatique par et pour les services de police. 'Public' désigne le niveau auquel les données sont mises à la disposition d'utilisateurs externes à des fins d'analyse et/ou d'enquête.

Le tableau reproduit ci-dessous fournit une représentation schématique du flux de données.

Tableau 1 : Représentation du flux de données



Au cours de la deuxième phase du projet lancée en janvier 2003, les possibilités d'intégration des besoins dans les développements informatiques en cours FEEDIS et l'ISLP, ont été analysées.

Diagrammes ER

Deux diagrammes ER ont été dressés sur la base des recueils de codes en matière d'accidents et de police de la route, à savoir les diagrammes ER 'accidents' et 'activités'. Les différentes entités reprises dans les recueils de codes se retrouvent également dans les diagrammes ER respectifs. En outre, les diagrammes ER illustrent les liens entre les différentes entités. Ces liaisons ressortent clairement des 'foreign keys' ('clés étrangères') reprises au niveau des entités. Parallèlement, les modèles ont été rédigés de sorte à pouvoir être combinés, moyennant les formalités de mise en œuvre requises.

Les diagrammes ER constitueront la base de la mise en œuvre du data warehouse, mais ils ne doivent pas être suivis à la lettre. Les personnes en charge des développements sont libres d'apporter des modifications profitables à la mise en place de l'ensemble si la cohésion entre les différentes entités est respectée. Cette flexibilité est essentielle au niveau des développements pour concilier les objectifs opérationnels et statistiques.

Le projet d'enquête prend fin le 1^{er} janvier 2004. Le but poursuivi est de mettre en place ce programme auprès des services de police, idéalement dès 2006.

Cela signifie concrètement que ce système permettra un nouvel enregistrement des données statistiques. Le contenu de la banque de données relative aux accidents se base sur le formulaire actuel mais inclut des variables complémentaires (par exemple, le type de carrefour ; le profil et le nombre de bandes de circulation de la première voie ; les travaux de voirie) et des variables supprimées parce qu'elles ne sont pas utilisées. La collecte des statistiques des services de police en matière de circulation, sera réalisée pour la première fois d'une manière uniforme à l'échelon national.

Grâce à la réalisation de ce projet, l'on a permis que l'enregistrement des données relatives à la sécurité routière soit adapté aux besoins réels. Pour la première fois, une banque de données centrale répertoriant les statistiques des services de police est également créée.

La charge de travail est prise en considération dans le cadre de la mise en œuvre : les données ne sont introduites qu'une seule fois et l'enregistrement se déroule autant que possible par le biais de liaisons avec des banques de données externes.

Le but poursuivi vise à générer automatiquement des statistiques en matière d'accidents et de police à partir du PV et d'autres sources éventuelles et à disposer en conséquence d'une banque de données performante en termes de sécurité routière. À l'issue de ce projet, il incombe à la Direction de la Banque de données nationale d'intégrer ces besoins dans les systèmes informatiques de la police intégrée. Dès que tous ces développements auront été réalisés, les données seront mises à la disposition des utilisateurs via le «data warehouse» de cette direction.

Des données complètes et fiables revêtent une importance capitale pour la politique de sécurité routière. Dans les États généraux pour la sécurité routière, une attention particulière est accordée aux objectifs concrets afférents aux accidents, aux infractions et aux actions policières. Cette banque de données représente un instrument majeur pour l'évaluation des objectifs. D'autre part, cette banque de données permet d'effectuer des analyses au niveau des corps de police, qui à travers leurs plans de sécurité constituent la base de la définition de la politique policière.