

# Accès aux mesures du trafic routier

v2 - janvier 2011

L'Etat et les collectivités territoriales ont la charge de l'entretien de la route. Lorsque celle-ci se dégrade trop rapidement, c'est probablement qu'elle n'est pas adaptée au trafic qui l'emprunte : trop de poids lourds. Parmi ceux-ci, quelques-uns dépassent le tonnage autorisé. La route se dégrade d'autant plus vite. Les coûts de réfection des chaussées sont énormes.

Le Comité d'Intérêt de quartier aimerait avoir quelques chiffres sur tous ces camions. Le service compétent peut sans doute lui fournir la moyenne journalière du nombre de véhicules de l'an passé, mais sans distinguer la catégorie de véhicule. Quant à disposer d'une évolution du trafic sur les dix dernières années, il y a sans doute un rapport vieux de cinq ans, on va essayer de le retrouver...

Et pourtant, il y a une station de comptage équipée d'un capteur de pesée d'essieu, installée depuis 7 ou 8 ans, mais les services compétents ont été dispersés suite aux différentes réformes. C'est dommage, car on pourrait même savoir quel a été le poids de l'essieu le plus chargé enregistré sur les 3 dernières années, ou l'heure habituelle du passage d'un camion en forte surcharge...

Le club cycliste, dont les membres empruntent souvent cette route, pense qu'elle est dangereuse, et aimerait bien avoir une cartographie des accidents des cinq dernières années afin de montrer aux élus compétents qu'il faut sécuriser quelques sections.

Mais il semble que ces données cartographique relèvent d'une sorte de secret défense.

Et pourtant, elles sont connues, puisque la presse locale ne manque pas un jour sans visiter la brigade de gendarmerie, qui lui communique volontiers les éléments qui composent le BAAC (Bulletin d'Analyse de l'Accident Corporel) envoyé pour chaque accident corporel au service central de statistique de sécurité routière. L'objection que la CNIL pourrait s'y opposer est trop vite invoquée.

On pense que les accidents ont souvent lieu quand il pleut ou qu'il gèle. Il y a bien une station de la météorologie nationale équipée d'un pluviomètre, mais devant la difficulté d'obtenir un calendrier historique des pluies et des points de rosée, les associations locales ont baissé les bras... jusqu'à ce qu'un particulier s'équipe d'une station météo et mettent ses mesures à disposition de tous sur Internet.

Ces trois exemples illustrent un problème réel.

Les données publiques sont certes publiques, elles sont produites mais publiées essentiellement pour répondre à des besoins administratifs et, hormis des données générales, quasiment inaccessibles au citoyen ou à ses représentants. Même les services spécialisés peinent à obtenir satisfaction. Les chiffres sont trop difficiles à obtenir, le demandeur baisse les bras. En l'absence de demande, le producteur imagine que ses données n'intéressent personne.

C'est un cercle vicieux : faute de trouver ce qui lui convient, le citoyen ne cherche plus et faute de demandes, le producteur n'offre que le minimum.

Pire, le système conduit à la rétention d'information beaucoup plus qu'à la transparence. Une des raisons tient à la «nécessaire» vérification des données, qui peuvent ne pas avoir la qualité souhaitée, soit qu'elle manquent faute d'entretien des capteurs, soit qu'elles soient fausses ou faussement indexées. Si le citoyen y avait accès, il aurait tôt fait de s'étonner d'un chiffre aberrant ou peu crédible, de tel ou tel accident non répertorié... On comprend que les services de diffusion ne soient pas prêts à s'exposer. Seules les données soigneusement travaillées, ayant l'imprimatur, sont donc disponibles et parfois payantes (il n'est pas certain que le produit de la vente couvre le coût des services qui en ont la charge - une diffusion gratuite par Internet serait alors une économie !)

*Officiellement, les données brutes sont gratuites, pour les routes comme pour la météo et les services de l'Etat peuvent vendre les données qu'ils traitent. Compte tenu des évolutions technologiques, la frontière entre données brutes et données traitées est floue. Concernant la météo, de nombreux sites piochent des données sur le*

*site de météo-France et les restituent sous diverses formes. Certains parlent de piratage, en oubliant que plus une donnée est diffusée, plus elle constitue une publicité naturelle pour le producteur de la données, et que le Service Public est le service des citoyens-actionnaires.*

Parfois l'imprimatur est d'un autre âge, tel ce service d'homologation qui refuse d'agréer un équipement installé en extérieur au motif que son horloge est synchronisée par l'heure du GPS.

L'autre raison tient à la dilution des responsabilités. La chaîne de production-diffusion tient à une succession/imbrication de maillons, du plus local au plus central<sup>1</sup>. Un seul maillon défaillant suffit à la dégrader. Dans un système administratif, non seulement le maillon faible dégrade l'ensemble, mais il démotive les autres services. Le système est alors irrémédiable et ne peut fournir ce qu'il aurait pu fournir en théorie.

Les services de l'Etat produisent et publient des synthèses qui gommant les insuffisances des données primaires et les difficultés des maillons de la chaîne de production.

Avec un peu de persévérance, chacun pourra trouver des données plus ciblées, telles que des moyennes journalières. Mais les exemples cités au début montrent le besoin de connaissance des mesures de base, dites individuelles (le poids d'un essieu, l'intensité maximale d'une pluie, les accidents avec cyclistes...). Ces mesures existent, mais dans la pratique, elles sont tellement difficiles d'accès que personne ne cherche à les obtenir.

Concrètement, est-il vain de penser qu'un jour tout citoyen puisse connaître le poids des essieux les plus chargés qui cassent la route, par un simple clic sur une carte Géoportail ? Est-il vain d'espérer voir sur Google Earth les accidents corporels des cinq dernières années (comme on peut y voir tous les séismes ou les épaves marines) ? Est-il inutile que le citoyen puisse savoir quand se produisent les inondations et les arbres en travers des routes en fonction des tempêtes - quels furent les vents et les précipitations - et les périodes de gel à corréliser avec le verglas, ou les

---

<sup>1</sup> La complexité peut être illustrée par l'organigramme qui permet d'aboutir au bureau national qui a en charge la production des mesures de trafic (sans parler des services techniques nationaux régionaux et départementaux associés) : [Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement](#) > [Direction générale des infrastructures, des transports et de la mer](#) > [Direction des infrastructures de transport](#) > [Service de gestion du réseau routier national](#) > [Sous-direction de la gestion du réseau routier non concédé et du trafic](#) > Bureau de la régulation du trafic

débits instantanés mesurés par les limnimètres (hauteur d'eau) installés sur le réseau hydrographique, sans oublier les niveaux de pollution aériennes et pourquoi pas le nombre de saumons ayant remonté les passes à poisson, ou la jauge des bateaux qui entrent dans les ports ou les canaux, là où ces types de capteur existent ? On notera que tous ces équipements (sauf peut-être les «téléphones intelligents» pour l'encodage des accidents) ont en commun d'être placés à l'extérieur, souvent en pleine campagne et sous la tutelle d'un même ministère. Y compris les équipements sous tutelle des collectivités territoriales, estimons leur nombre à environ 10 000 : que de belles données dont presque personne ne profite.

Si tout cela était techniquement complexe, on comprendrait que les réponses soient «Circulez, y-a rien à voir !». Il se trouve que c'est le système administratif qui est complexe, et qui du fait de sa complexité aboutit à des solutions techniquement limitées et au moins dix fois plus coûteuses que nécessaire, en investissement comme en fonctionnement et en maintenance.

Mais cela n'est pas techniquement complexe. A l'heure où l'on peut surveiller le chauffage de sa maison avec un simple téléphone, où la consommation des logiques électroniques s'accommode d'un petit panneau solaire ou d'une batterie de très grande autonomie, où un internaute peut disposer de son propre serveur, où des milliers d'entreprises privées surveillent des milliers de capteurs...

Quant à cartographier les accidents ou les événements importants sur n'importe quel navigateur, la solution est immédiate, c'est une simple question de volonté administrative.

Gildas LEMAITRE

PS : Une autre catégorie de données publiques routières concernent les panneaux de police, pour lesquels un simple citoyen ne pourra jamais découvrir les arrêtés qui justifient leur présence au bord des routes (et dont la lecture est souvent «édifiante»). L'industrie automobile est technologiquement prête à donner aux automobilistes une aide à conduire en respectant les prescriptions, mais l'Etat et les collectivités territoriales sont incapables d'offrir une base de données géographiques juridiquement acceptables<sup>2</sup> et consultable en ligne.

---

<sup>2</sup> intégrant les prescriptions implicites (à quelle vitesse peut-on rouler en sortie de giratoire ?) et les arguments des arrêtés