



# NOTE D'INFORMATION

Circulation Sécurité  
Équipement Exploitation

98

Auteur : SETRA-CSTR

Editeur : 

## LE RECUEIL DES DONNEES ACCIDENTS

Octobre 1994

*Les accidents corporels de la circulation routière font l'objet d'un recensement systématique par les forces de l'ordre. Les données ainsi collectées sont transmises mensuellement au Ministère de l'Équipement et sont largement exploitées par les différents acteurs de la sécurité routière afin d'engager des actions préventives ou curatives. Les moyens mis en oeuvre pour le recueil des informations et les fichiers utilisés ont connu diverses évolutions au cours du temps. Cette note d'information se propose de présenter l'ensemble de ce domaine tel qu'il existe en 1994.*

Lorsqu'un accident se produit, les forces de l'ordre, si elles en ont eu connaissance, interviennent et ont pour mission de protéger le lieu de l'accident afin d'éviter un "suraccident", d'effectuer différents relevés et de procéder à une enquête sur les circonstances qui sont nécessaires pour les assurances et les tribunaux. Les informations recueillies font l'objet d'un procès-verbal, et sont transcrites sur des bordereaux statistiques intitulés "Bulletins d'Analyse d'Accidents Corporels" (BAAC). En ce qui concerne la Police, ces BAAC sont ensuite envoyés au niveau central où ils sont saisis informatiquement. Pour la Gendarmerie, les BAAC papier n'existent plus car les informations correspondantes sont maintenant saisies et intégrées dans la "bureautique brigade" directement sur micro-ordinateur et transmises au niveau départemental puis central.

Les fichiers ainsi créés sont transmis chaque mois au SETRA et contiennent les données des accidents constatés lors du mois précédent. Le SETRA distribue alors les fichiers aux services extérieurs du Ministère de l'Équipement (CETE, DRE, DDE). Chacun de ces services dispose donc du fichier des accidents qui se sont produits sur sa zone d'action.

Ce recueil de données est informatisé depuis 1962. La dernière évolution significative a eu lieu en 1993 où a été mis en service un BAAC commun aux deux organismes.

### La Gendarmerie Nationale

Son domaine d'intervention couvre la rase campagne et les petites agglomérations (moins de 10.000 habitants en général), ainsi que les autoroutes de liaison.

La saisie est désormais effectuée sur micro-ordinateur au sein même des 3.450 brigades. Le logiciel utilisé est intégré à l'environnement bureautique des brigades et comporte un certain nombre de contrôles.

Les disquettes sont envoyées au groupement départemental qui procède à un contrôle et à une validation par rapport au système SAGAC (\*).

Les données sont ensuite envoyées sur l'ordinateur central de Rosny-sous-Bois par ligne spécialisée. Un nouveau contrôle est effectué par rapport au système SAGAC, ainsi que des traitements et contrôles distingués selon le type de données (données mensuelles Métropole, données mensuelles Outre-Mer, données "reliquat" Métropole et Outre-Mer).

Les bandes informatiques à l'attention du SETRA sont ensuite créées et le SETRA est averti de leur disponibilité. Trois types de données sont distingués : Métropole, Outre-Mer, "reliquat".

(\*) SAGAC : Système de remontée en temps réel des perturbations de trafic.

## La Police Nationale

Les domaines d'intervention sont les suivants : *Polices urbaines* : milieu urbain, *CRS* : autoroutes de dégagement, *Préfecture de Police de Paris* : Ville de Paris, *Police des Ais et des Frontières (PAF)* : aéroports.

Contrairement à la Gendarmerie, les services de la Police (environ 470 commissariats) remplissent toujours des BAAC, exception faite d'une trentaine de commissariats qui utilisent le logiciel AURORE (\*) et de la Communauté Urbaine de Lille qui utilise le logiciel PACTOL (\*\*).

Les BAAC sont transmis par courrier dans les différents centres de saisie : Juvisy pour les Polices urbaines et la PAF, Paris place Beauvau pour les CRS, Paris centre Louis Blanc pour la Préfecture de Police.

La saisie se fait sur micro-ordinateur. Le logiciel de saisie comporte des contrôles. Chaque semaine, les disquettes regroupées et contrôlées sont transmises à l'ordinateur central de la place Beauvau où les données sont traitées et de nouveau contrôlées. Enfin, les 3 bandes informatiques mensuelles (Métropole, Outre-Mer, "reliquat") sont créées à l'attention du SETRA qui en est averti.

## Le Ministère de l'Équipement

Dans la 3ème semaine de chaque mois, le SETRA reçoit les bandes informatiques de Rosny-sous-Bois et de la place Beauvau. La réception des fichiers consiste à faire des copies de sauvegarde et un certain nombre de contrôles. Il y a notamment une vérification qui est effectuée afin d'éliminer les éventuels accidents en double. Les données sont ensuite chargées dans la base Accidents du SETRA.

Le fichier complet et le fichier simplifié (voir chapitre sur les différents types de fichiers) sont alors créés.

Le SETRA met le fichier simplifié à la disposition des CETE, DRE, DDE en utilisant le Centre Inter Services (CIS). Le CIS est un service localisé au CETE de Lyon, chargé de fournir l'organisation nécessaire aux transferts de fichiers informatiques entre les services du Ministère de l'Équipement. Quand les fichiers sont sur le CIS, ce sont les services destinataires qui doivent se connecter pour les récupérer.

Les fichiers simplifiés sont corrigés en DDE par les Cellules Départementales d'Exploitation et de Sécurité (CDES) car certains renseignements sont parfois remplis de façon imprécise (notamment la localisation). Pour cela, les CDES sont souvent amenées à rechercher l'information dans les procès-

(\*) AURORE : permet de saisir le BAAC et un localisant adapté au milieu urbain, et de faire des exploitations statistiques.

(\*\*) PACTOL : permet de saisir les procédures d'accidents, puis la création automatique du BAAC et de documents spécifiques particuliers (fiches municipales, ...) et permet la génération de procédures "non confidentielles".

verbaux des accidents. Ce travail n'est pas une fin en soi, mais il est nécessaire pour garantir la qualité des études locales. Il n'est pas demandé aux CDES de retourner le fichier corrigé au SETRA. En revanche, les CETE et les DRE en disposent parfois.

## Les délais

La saisie des BAAC dans les unités de base (brigades et commissariats) s'effectue de façon continue, au fur et à mesure que les accidents surviennent. La définition du tué et du blessé impose de ne pas expédier les BAAC (ou les disquettes en ce qui concerne la Gendarmerie) avant le 7ème jour qui suit l'accident. Les accidents les plus tardifs, c'est-à-dire survenus le dernier jour du mois M, partent donc à la fin de la 1ère semaine du mois M+1.

L'intervention des groupements départementaux de la Gendarmerie se situe vers la 2ème semaine du mois M+1. Les BAAC sont saisis de façon continue dans les trois centres de saisie de la Police. La constitution des données pour le SETRA s'effectue à peu près la 3ème semaine du mois M+1.

Les traitements au SETRA s'effectuent vers la 4ème semaine du mois M+1. Quand tout est favorable (pas de jour férié, pas de problème au moment du chargement des données dans la base du SETRA, ...), les fichiers simplifiés peuvent être chargés sur le CIS dès le 25 du mois M+1.

Il est important de souligner que les accidents qui sont acheminés trop lentement pour être livrés au SETRA dans les délais normaux ne sont pas abandonnés pour autant. Ils sont simplement fournis le mois suivant. C'est l'objet des fichiers "reliquats". Le fichier reliquat qui accompagne le fichier des accidents du mois M contient des accidents du mois M-1, voire M-2, M-3... Il n'y a pas de reliquat d'une année sur l'autre, mais pour limiter les pertes, les mois de décembre sont "bouclés" plus tard.

## Les différents types de fichiers

*Le fichier fourni par les forces de l'ordre*

Pour chaque accident, il comprend :

- 1 enregistrement décrivant les caractéristiques générales de l'accident,
- 1 enregistrement pour chaque route du lieu de l'accident,
- 1 enregistrement pour chaque véhicule impliqué,
- 1 enregistrement pour chaque usager impliqué.

Un accident correspond donc à un nombre variable d'enregistrements informatiques (7 en moyenne).

*Le fichier complet SETRA*

Il est identique au fichier fourni par les forces de l'ordre à ceci près que quelques informations supplémentaires, calculées ou déterminées à partir de

tables, sont ajoutées aux données du BAAC : le type de jour (fête ou veille de fête) déterminé à partir de la date de l'accident, l'âge des usagers (seule la date de naissance était indiquée sur le BAAC).

#### *Le fichier simplifié*

Les années 80 ont vu l'avènement de la micro-informatique. Le fichier Accidents, jusqu'alors exploité uniquement sur gros système, a commencé à être utilisé sur micro-ordinateurs dans les CETE et DDE. Mais à cette époque, les performances des matériels étaient limitées, et il a été décidé de ne fournir qu'un fichier dit simplifié.

Son principe est le suivant : un accident est décrit en un seul enregistrement de longueur fixe qui contient les caractéristiques générales de l'accident, la description de 2 routes, 3 véhicules, 4 usagers de véhicules et un piéton. Par exemple, s'il n'y a que 2 véhicules impliqués dans l'accident, le 3ème est codé à blanc. D'autre part, le fichier simplifié a quelques rubriques en moins par rapport au fichier complet.

Lors de la refonte du BAAC, qui a pris effet au 1er janvier 1993, l'opportunité de fournir le fichier complet aux services extérieurs s'est présentée ; l'amélioration des performances des micro-ordinateurs aurait permis d'accueillir un tel type de fichier mais la brièveté de l'échéance ne laissait pas le temps d'adapter toute la panoplie des logiciels, et le principe du fichier simplifié a donc été reconduit.

#### **Progrès envisageables**

Toute la chaîne décrite précédemment vise à fournir aux intervenants de la sécurité routière des données fiables dans des délais raisonnables.

Les améliorations récentes à souligner sont l'utilisation du CIS pour transmettre les fichiers au sein du Ministère de l'Équipement et la mise en place d'un BAAC commun à la Gendarmerie et à la Police.

D'autres progrès sont attendus :

- l'informatisation de la saisie à la base : déjà une réalité pour la Gendarmerie, elle devrait s'étendre progressivement à la Police avec l'utilisation de logiciels tels que AURORE ou PACTOL,
- la sensibilisation des forces de l'ordre au bon remplissage des BAAC : une action engagée par l'ONISR (Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière) va dans ce sens,
- la localisation des accidents en coordonnées géographiques : un problème important aujourd'hui reste la localisation des accidents (actuellement connue par les Points Repère). L'utilisation de récepteurs GPS (\*) par les forces de l'ordre pourrait améliorer la fiabilité de cette donnée. Cette solution est testée par la Gendarmerie.

(\*) GPS (Global Positioning System) : constellation de satellites, financée par le département de la défense américaine, qui fournit une information précise de position en trois dimensions (latitude, longitude, altitude) n'importe où dans le monde, 24 heures sur 24. Ce service est gratuit pour tout utilisateur de récepteurs GPS.

#### **Conclusion**

Les données recueillies par les forces de l'ordre permettent donc de connaître l'insécurité routière pour déterminer les actions à engager. Ces données sont disponibles et accessibles, différentes brochures de l'ONISR fournissent des résultats nationaux. Des exploitations spécifiques peuvent être faites par le SETRA (Service d'Interrogation du Fichier National des Accidents) qui publie également des résultats sur le 3616 SETRA. Pour le niveau local, les DDE peuvent fournir des chiffres. De même, certains Services Techniques Départementaux disposent du fichier accidents et certaines villes possèdent des fichiers municipaux.

#### **Définitions**

**Accident corporel de la circulation routière** : accident survenu sur une voie ouverte à la circulation publique, ayant impliqué au moins un véhicule (animaux montés compris) et ayant fait au moins une victime.

**Tué** : victime décédée sur le coup ou au cours d'une période de 6 jours après l'accident. Nota : la définition retenue pour la plupart des pays européens est celle du "tué à 30 jours". Pour les comparaisons internationales, on applique alors un coefficient correcteur : il faut multiplier le nombre de tués à 6 jours par 1,057 pour obtenir le nombre de tués à 30 jours.

**Blessé grave** : victime ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical ayant entraîné plus de 6 jours d'hospitalisation.

**Blessé léger** : victime ayant subi un traumatisme nécessitant un traitement médical, sans hospitalisation ou avec une hospitalisation de moins de 6 jours.

#### **L'utilisation du fichier accidents au ministère de l'équipement**

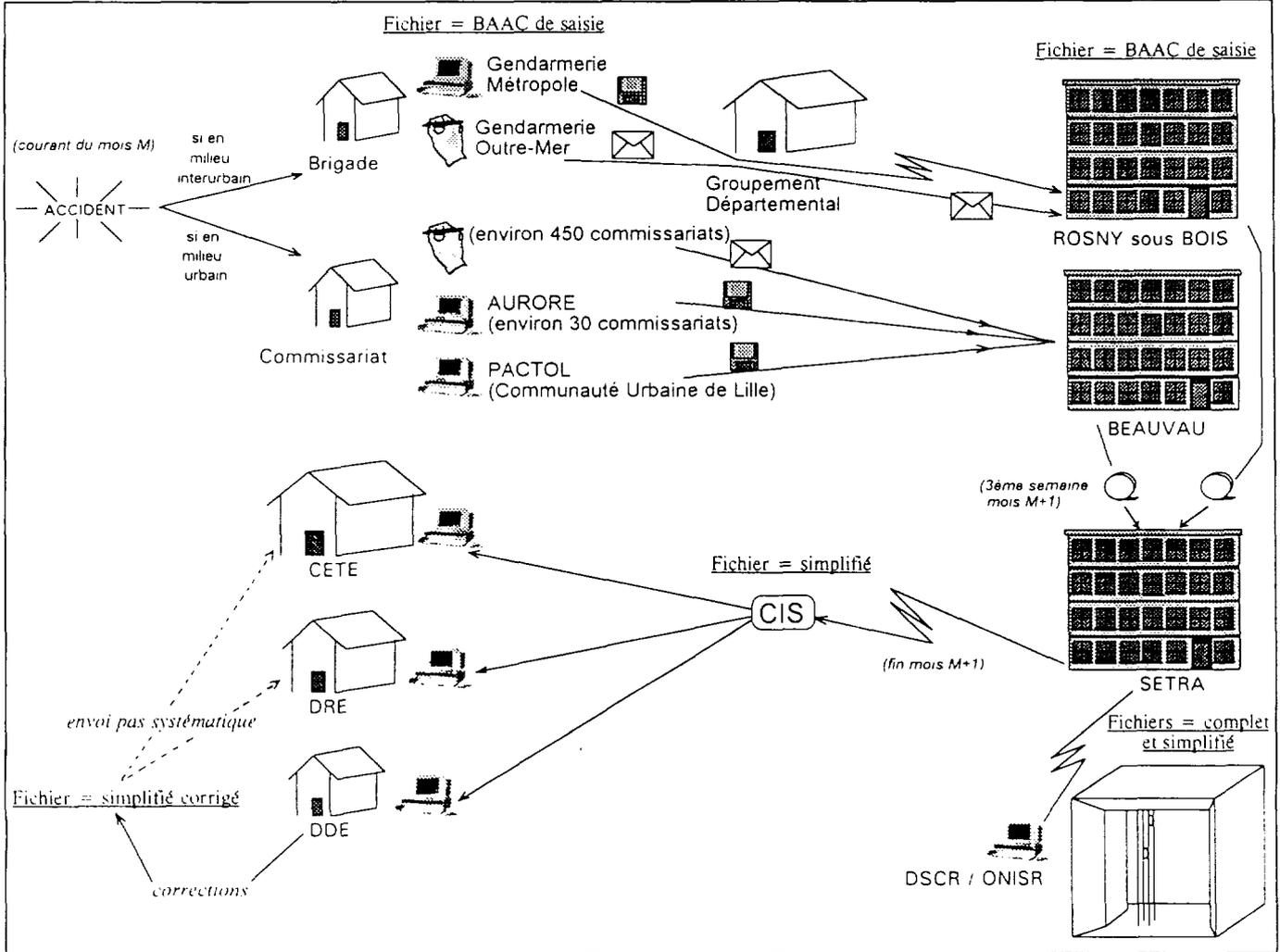
**DSCR** : connaissance de l'accidentologie en France et des enjeux, aide à la décision pour la politique de sécurité routière, suivi et évaluation des mesures prises, communication (publications et interrogations du fichier à la demande), ...

**SETRA** : connaissance de l'accidentologie liée à l'infrastructure, études thématiques sur l'infrastructure (évaluation de certains aménagements, ...), communication (publications, serveur Minitel, interrogations à la demande), ...

**CETE** : prestations de service pour le compte des services centraux (études thématiques), des collectivités locales (études de sécurité), des Observatoires Régionaux de Sécurité Routière (production des tableaux de bord, études), ...

**DRE** (Observatoires Régionaux de Sécurité Routière) : connaissance de l'accidentologie au niveau régional, publication de tableaux de bord et bilans quadrimestriels et annuels, études, ...

**DDE** (CDES) : correction du fichier, connaissance de l'accidentologie au niveau départemental, aide à la programmation des opérations de sécurité, études de sécurité (pour la DDE ou le Conseil Général dans le cas des CDES mises à disposition), communication (tableaux de bord, bilans, interrogations à la demande), ...



**Cette note a été rédigée par :**

Michel GRAFF  
 Centre de la Sécurité et des Techniques Routières (CSTR)  
 Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (SETRA)

S.E.T.R.A. 46, avenue Aristide Briand - B.P. 100 - 92223 BAGNEUX Cedex - France  
 ☎ (1) 46.11.31.31 - Télécopie (1) 46.11.31.69 - (1) 46.11.34.00  
 Renseignements techniques : M. GRAFF - SETRA - CSTR - ☎ 46.11.31.07  
 Bureau de vente : ☎ (1) 46.11.31.55 - (1) 46.11.31.53 - Référence du document : E 9451  
 Classification thématique au catalogue des publications du SETRA : C01

Ce document a été édité par le SETRA, il ne pourra être utilisé ou reproduit même partiellement sans son autorisation.

**AVERTISSEMENT**

Cette série de documents est destinée à fournir une information rapide. La contrepartie de cette rapidité est le risque d'erreur et la non exhaustivité. Ce document ne peut engager la responsabilité ni de son auteur ni de l'administration.

Les sociétés citées le cas échéant dans cette série le sont à titre d'exemple d'application jugé nécessaire à la bonne compréhension du texte et à sa mise en pratique.

ISSN 1250-8683