

Guide de production du fichier national des accidents corporels de la circulation routière (BAAC)

SOMMAIRE

I	Objectifs et moyens	4
I.1	Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière.....	4
I.2	Un fichier au service de la politique de sécurité routière.....	4
I.3	Les enjeux de qualité des données.....	5
I.4	Un système d'information dédié.....	6
I.5	Les acteurs.....	6
II	Recueil des données	7
II.1	Collecte des pré BAAC-BAAC.....	7
II.1.1	<i>Services de la Police nationale</i>	7
II.1.2	<i>Services de la Gendarmerie nationale</i>	8
II.1.3	<i>Les 10 premiers champs obligatoires</i>	9
II.2	Actualisation du Pré-BAAC par les forces de l'ordre.....	9
II.3	Traitement, vérification et correction des BAAC.....	10
II.3.1	<i>Traitement : enrichissement automatique des données</i>	10
II.3.2	<i>Alertes pour la correction</i>	10
II.3.3	<i>Suivi de la qualité</i>	11
II.4	Aide à la correction, les PV.....	11
II.4.1	<i>Appariement aux accidents</i>	11
II.4.2	<i>Suivi d'arrivage des PV</i>	12
II.5	Validation des données.....	13
II.6	Consolidation mensuelle.....	13
II.6.1	<i>Supervision de la qualité des données</i>	13
II.6.2	<i>Remontées rapides des préfetures</i>	13
II.7	Officialisation de la base BAAC annuelle.....	14
II.7.1	<i>Base quasi-définitive en janvier N+1</i>	14
II.7.2	<i>Base consolidée et figée en mai N+1</i>	15
II.7.3	<i>Supervision sur la crédibilité des données</i>	15
III	Analyse des données	16
III.1	Outils.....	16
III.2	Critères de qualité.....	16
III.3	Formation des utilisateurs.....	16
IV	Publications	17
IV.1	Au plan international.....	17
IV.2	Au plan national.....	17
IV.2.1	<i>Baromètre national mensuel ONISR</i>	17

IV.2.2 Bilan national annuel	17
IV.2.3 Recueil de données brutes « Document de travail »	18
IV.2.4 Indicateurs du Document Général d’Orientation.....	18
IV.3 Au plan local	18
IV.4 Accès aux données.....	18
IV.4.1 Mise en place de conventions	18
IV.4.2 Open data.....	19
IV.4.3 Conformité au Règlement Général de Protection des Données.....	19
V Suivi et amélioration de la qualité des données	19
V.1 Organisation de réunions avec les acteurs	19
V.1.1 Avec les FO.....	19
V.1.2 Avec les ODSR et les ORSR.....	19
V.1.3 Avec les gestionnaires de voirie	20
V.2 Evolution du fichier BAAC.....	20
VI Annexes :	22
VI.1 Glossaire.....	22
VI.2 Sigles	24
VI.3 Indicateurs de suivi de qualité des données	25
VI.4 Journal des indicateurs anormaux	26
VI.5 Calendrier des productions et des délais.....	27
VI.6 Champs du BAAC renseignés par les forces de l’ordre version 2007.....	28
VI.7 Champs du BAAC renseignés par les forces de l’ordre version 2017.....	29
VI.8 Liste des évolutions du BAAC 2017	30

I Objectifs et moyens

L'objectif de ce document est de décrire les méthodes et techniques nécessaires pour piloter, contrôler et améliorer les activités nécessaires à la production de données statistiques justes et pertinentes issues de la collecte du Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel de la circulation (BAAC)

I.1 Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Tout usager impliqué dans un accident corporel de la circulation routière survenu sur le réseau routier ouvert à la circulation publique et impliquant au moins un véhicule doit en avertir les forces de l'ordre (gendarmerie nationale, sécurité publique, Préfecture de police de Paris, Compagnie Républicaine de Sécurité - article R 231-1 du code de la route). Ces dernières doivent remplir pour chaque accident corporel un Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC).

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, dont les missions sont régies par le Décret n°75-360 du 15 mai 1975 modifié relatif au Comité interministériel de la sécurité routière, assure la gestion du fichier national de l'accidentalité routière constitué de ces Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels (BAAC). Ces données sont informatisées depuis 1990.

Un bulletin BAAC regroupe des informations très complètes sur l'accident, organisées en quatre grandes rubriques : caractéristiques et lieu(x) de l'accident - au sens de la ou des route(s) sur la(les)quelle(s) a eu lieu l'accident -, véhicules et usagers impliqués.

L'instruction du 18 avril 2017 du ministre de l'intérieur relative au « Guide de rédaction du BAAC – BAAC 2017¹ » précise le format commun du BAAC que doivent renseigner les forces de l'ordre, le calendrier, et les consignes de remplissage. Ce document permet de préciser le périmètre des accidents qui doivent être enregistrés et décrit les différentes modalités de chaque variable contenues dans un fichier accident.

I.2 Un fichier au service de la politique de sécurité routière

Les analyses des accidents de la route, réalisées depuis 60 ans par les organismes d'études et recherches en transports ont permis d'identifier les enjeux de sécurité routière, suivre leur évolution, et conseiller les pouvoirs publics dans la définition, la mise en œuvre, et l'évaluation de la politique de sécurité routière.

La décision du Conseil de l'Europe 93/704/CE du 30 novembre 1993 crée la base statistique européenne en matière d'accidentalité (dénommée « CARE »), standardise les indicateurs d'accidentalité utiles aux fins de favoriser les comparaisons entre pays, et décrit les obligations des Etats membres (EM) en matière de transmission de statistiques d'accidentalité routière.

Le comité interministériel de la sécurité routière du 9 juillet 2004, au titre de la modernisation du Fichier national des accidents corporels de la route, adopte ces définitions internationales des indicateurs d'accidentalité. Par la suite, la loi 2004-806 du 9 août 2004 relative à la politique de santé publique a prévu en son article 28 un arrêté santé et transports fixant les "conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation

¹ <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques/methodologies-statistiques>

routière et leurs conséquences médicales". Cet arrêté a été pris le 27 mars 2007 et donne les définitions suivantes :

Un accident corporel (A) (mortel et non mortel) de la circulation routière :

- provoque au moins une victime, c'est-à-dire un usager ayant nécessité des soins médicaux,
- survient sur une voie (publique ou privée), ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule.

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi ceux-ci, on distingue :

- les indemnes : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical (du fait de l'accident)
- les victimes : impliquées non indemnes

Parmi les victimes, on distingue :

- les personnes tuées (T) : personnes qui décèdent du fait de l'accident, sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident
- les personnes blessées : victimes non tuées.

On distinguera parmi les personnes blessées (B) :

- les blessés dits « hospitalisés » (H) : victimes hospitalisées plus de 24 heures
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais non admises à l'hôpital ou ayant été admises à l'hôpital 24 heures au plus.

I.3 Les enjeux de qualité des données

Les indicateurs d'accidentalité peuvent être déclinés selon différentes variables qui font l'objet d'une définition précise rapportée dans le « guide de rédaction du BAAC 2017² ». Dans le cadre de la mise en place du nouveau système d'information de l'ONISR, cette codification a été revue en 2017 et mise en place au cours de l'année 2018, afin de remplacer ou d'enrichir certaines variables (cf. VI.8) et de redéfinir un format de transmission en .xml.

Dans la mesure où les définitions de ces indicateurs d'accidentalité et des variables associées, peuvent prêter à interprétation dans des situations particulières, l'ONISR, en charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, a constitué de longue date une doctrine visant à préciser ces définitions, doctrine qu'il diffuse auprès des services impliqués dans la collecte des données pour décider de la rédaction d'une fiche BAAC à travers notamment le guide d'aide précité. Ces derniers doivent l'interroger en cas de doute sur la création ou non d'une fiche BAAC, et ce indépendamment de la rédaction ou non d'une procédure judiciaire.

Le premier enjeu réside dans l'insertion dans le fichier de tous les accidents mortels liés aux déplacements sur la voirie routière (hors homicides volontaires). La recherche de

² <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/outils-statistiques/methodologies-statistiques>

l'exhaustivité est primordiale pour assurer une comparabilité à l'international du principal indicateur de sécurité routière.

Le deuxième enjeu concerne la stabilité des méthodes d'enregistrement des accidents corporels par les forces de l'ordre, afin d'assurer un suivi fiable des tendances.

Le troisième enjeu couvre le bon enregistrement des principaux champs visant à catégoriser les accidents selon les modes de déplacements, l'âge des usagers de la route, et la localisation des accidents.

Le quatrième enjeu est relatif au remplissage des causes et facteurs des accidents.

Enfin, le respect d'un calendrier commun de travail par tous les acteurs doit permettre un suivi régulier de l'accidentalité routière afin de réagir vite (enregistrement rapide des principaux éléments) d'une part, et des analyses plus poussées sur une base consolidée (fiabilisation des champs du BAAC de façon coordonnée avant le mois de mai de l'année suivante) d'autre part.

I.4 Un système d'information dédié

Depuis le 1^{er} janvier 2019, le fichier BAAC est complètement centralisé et consolidé dans un nouveau système d'informations des accidents corporels de la circulation routière (TRAxY). La mise en place a été progressive sur l'année 2018, année transition pour le changement de format BAAC et le changement du système d'information.

Afin de suivre la qualité des données plusieurs contrôles sont réalisés en place tout au long du cycle de vie du BAAC : de la création et du remplissage des BAAC par les forces de l'ordre à la validation des données officielles.

Pendant l'année en cours de collecte, pour s'assurer de l'exhaustivité des personnes tuées lors d'un accident routier, un contrôle est effectué avec d'autres sources de données, à savoir les remontées rapides agrégées du réseau préfecture, effectuées chaque semaine et consolidées 45 jours après l'accident.

I.5 Les acteurs

Les forces de l'ordre (FO) – gendarmerie nationale (GN), sécurité publique (SP), préfecture de police de Paris (PP), Compagnies républicaines de sécurité (CRS) – interviennent sur les accidents de la route pour assurer la protection des usagers de la route. Elles procèdent à une enquête, rédigent un procès-verbal, et enregistrent dans leur système d'information une partie des informations relatives aux accidents corporels de la circulation routière selon le format du BAAC. Ces informations sont transmises à l'ONISR.

L'ONISR, administrateur national, assure la gestion du fichier national des accidents de la route, enregistrés par les forces de l'ordre et travaille en toute indépendance, garant de la qualité statistique des données. Les principaux indicateurs de sécurité routière sont labellisés par l'Autorité française de la statistique publique. Il est assisté dans l'administration du fichier BAAC et l'animation des utilisateurs du système d'information TRAxY par le Point d'Appui National (PAN) et les Points d'Appui Régionaux (PAR) du Cerema.

L'ONISR pilote le réseau des observatoires locaux de l'Etat, observatoires régionaux et départementaux de sécurité routière (ORSR et ODSR), qui participent à la vérification et la consolidation du fichier BAAC, puis réalisent les analyses locales utiles pour la définition et le suivi de la politique locale de sécurité routière.

Les gestionnaires de voirie, Directions interdépartementales des routes et Sociétés concessionnaires d'autoroutes pour la voirie nationale, Conseils départementaux, métropoles urbaines et communes pour la voirie locale, contribuent à la vérification et l'amélioration des données du fichier BAAC (sous la supervision des ODSR, administrateurs locaux du BAAC) grâce à leur connaissance du réseau routier et le cas échéant le fait qu'ils sont également intervenus sur les lieux des accidents, au moment de l'accident ou par la suite pour nettoyer ou réparer l'infrastructure. Leurs analyses des accidents permettent une surveillance de l'adéquation de la voirie aux déplacements, et si besoin la mise en place d'actions d'amélioration.

Les organismes d'études et recherches contribuent à explorer de façon fine les mécanismes des accidents, soit à partir du fichier BAAC, soit en le croisant avec d'autres informations.

II Recueil des données

II.1 Collecte des pré BAAC-BAAC

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre (GN, SP, PP, CRS) fait l'objet d'une fiche BAAC. Cette fiche est saisie au niveau local à partir de leur outil respectif (Procé@Web pour les services de police, et PulsarBAAC pour la gendarmerie nationale) entre 0 et 3 jours après la date de l'accident.

Les premières informations relatives au BAAC enregistrées par les forces de l'ordre sont considérées dans le système d'information de l'ONISR (TRAx) comme un pré-BAAC (BAAC en cours de saisie).

II.1.1 [Services de la Police nationale](#)

Les services de la Police nationale concernés par les accidents de la route relèvent des autorités suivantes :

- la Direction centrale de la sécurité publique (DCSP), présente dans tous les départements de France métropolitaine (hors Paris et petite couronne) et dans tous les territoires d'outre-mer
- la Direction centrale des compagnies républicaines de sécurité (DCCRS), présente dans les départements suivants :

01	Ain
13	Bouches-du-Rhône
33	Gironde
38	Isère
42	Loire
54	Meurthe-et-Moselle
57	Moselle
59	Nord
60	Oise
62	Pas-de-Calais
67	Bas-Rhin
69	Rhône
75	Paris
77	Seine-et-Marne

78	Yvelines
83	Var
91	Essonne
92	Hauts-de-Seine
93	Seine-Saint-Denis
94	Val-de-Marne
95	Val-d'Oise

- la Préfecture de Police de Paris (PPP) :

75	Paris
92	Hauts-de-Seine
93	Seine-Saint-Denis
94	Val-de-Marne

Lors d'un accident corporel survenu sur la voie publique en zone Police, l'unité dépêchée sur place constate l'accident en remplissant un formulaire papier ou électronique (à l'aide d'une mini-tablette).

Une fois les éléments collectés, l'agent de Police collecteur ou un agent rédacteur, saisit les informations papier dans son outil Procé@Web.

Cet outil est une application internet développée par la DCCRS, permettant initialement de produire des statistiques et la procédure judiciaire. Suite à la mise en place du logiciel de rédaction des procédures de la police nationale (LRPPN), Procé@Web est utilisé pour collecter les données de l'accident, et pour certaines unités il est aussi utilisé pour la rédaction des procédures accidents (par exemple les brigades accidents et délits routiers).

L'application contient toutes les données de l'accident, les champs du pré-BAAC comme décrit en annexe 6 (cf. VI.6), ne sont qu'une partie de ce que contient Procé@Web. L'accident est saisi dans son ensemble à partir de formulaire web, les variables à choix sont définies comme des listes déroulantes de modalités.

Une fois les 10 champs obligatoires renseignés (cf. II.1.3), l'outil permet de générer une première version de l'accident.

Les fichiers sont ensuite centralisés dans chaque plateforme des différentes directions de la Police nationale (6 dont 4 pour la PPP), qui transfère le fichier au format .xml vers TRAx.

En parallèle de cet outil, un policier rédige la procédure judiciaire dans l'outil LRPPN ou Procé@Web.

[II.1.2 Services de la Gendarmerie nationale](#)

La zone Gendarmerie comporte la France métropolitaine (sauf les départements 75 - Paris, 92 - Hauts-de-Seine, 93 - Seine-Saint-Denis, 94 - Val-de-Marne) et tous les territoires d'outre-mer.

Lors d'un accident corporel survenu sur la voie publique en zone Gendarmerie, l'unité dépêchée sur place constate l'accident en établissant un procès-verbal sur le logiciel de rédaction des procédures de la gendarmerie nationale (LRPGN).

Une fois les éléments collectés, le gendarme collecteur saisit les informations papier dans son outil PulsarBAAC.

Cet outil est une application internet développée par la Gendarmerie nationale, elle a été conçue pour recenser l'accidentalité routière par la Direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN). En 2017, afin de réduire la répétition des saisies informatiques, elle a été intégrée, avec 6 autres applications, au nouveau LRPNG. Suite à cette mise en place, le nouvel outil permet au gendarme de remplir sa procédure judiciaire et d'alimenter automatiquement le pré-BAAC avec au minimum les 10 champs obligatoires (cf. II.1.3).

Afin de compléter ce pré-BAAC le gendarme devra se connecter à l'application PulsarBAAC. L'application contient toutes les données de l'accident, les champs du pré-BAAC comme décrit en annexe 5 (cf. VI.5), ne sont qu'une partie de ce que contient PulsarBAAC.

L'outil permet de générer une première version de l'accident.

Ces accidents sont validés par le commandant de groupement de gendarmerie départemental.

Les fichiers sont ensuite centralisés dans la plateforme nationale, implanté à la DGGN, qui transfère le fichier au format .xml vers TRAxY.

En parallèle de cet outil, le gendarme complètera la procédure judiciaire dans l'outil LRPNG.

II.1.3 Les 10 premiers champs obligatoires

Les pré-BAAC sont des fichiers .xml qui doivent vérifier un modèle .xsd qui définit les formats de l'ensemble des variables et celles qui sont obligatoires lors de la première saisie, à savoir :

- Le numéro du PV
- Numéro de feuillet
- L'organisme des FO (GN, PP, CRS, PAF, SP)
- Le code de l'unité des FO
- La date de l'accident (JJ/MM/AAAA)
- Le code Insee du lieu de l'accident
- La catégorie du/des véhicule(s) impliqué(s)
- La catégorie de(s) personne(s) impliquée(s) dans l'accident : {Conducteur, Passager, Piéton}
- La gravité de(s) personne(s) impliquée(s) : {Indemne, tué à 30 jours, blessé hospitalisé plus de 24h, blessé léger}
- Le mois de naissance de(s) personne(s) impliquée(s)
- L'année de naissance de(s) personne(s) impliquée(s)

II.2 Actualisation du Pré-BAAC par les forces de l'ordre

La fiche pré-BAAC décrit la situation de l'accident, les véhicules et les usagers impliqués. **Elle ne comporte pas les identités des personnes impliquées dans les accidents.**

La synchronisation des systèmes d'information permet l'envoi quotidien des pré-BAAC dans TRAxY dans un délai de deux mois à partir de la date de l'accident.

Le pré-BAAC peut être généré autant de fois que c'est nécessaire, l'actualisation est journalière dans TRAxY. Les pré-BAAC ne respectant pas ces critères seront rejetés. Suite à ce rejet :

- soit le pré-BAAC suivant renvoyé par les FO est accepté,
- soit le pré-BAAC renvoyé est systématiquement rejeté : l'administrateur national de TRAx analyse l'historique et les champs erronés des rejets et contacte l'unité des FO concernée par ce pré-BAAC rejeté afin qu'il puisse être accepté.

Les forces de l'ordre (FO) ont 60 jours pour corriger cette fiche pré-BAAC. Elles peuvent le faire en plusieurs fois, dès qu'elles valident leurs modifications, ça génère une nouvelle version du même fichier .xml. La nouvelle version écrasant la précédente.

Au bout de 31 jours, les FO vérifient que les blessés hospitalisés sont décédés ou non. A partir de ce moment, ils ont la possibilité de valider leur pré-BAAC. Ils seront intégrés dans TRAx comme un « BAAC », c'est l'envoi final des FO, qui ne sera plus modifié de leur côté.

II.3 Traitement, vérification et correction des BAAC

60 jours après l'accident, les applications des FO alertent ces derniers sur la présence de pré-BAAC non basculés en BAAC. Ils doivent en justifier la raison (par exemple enquête sur un éventuel suicide en cours, sur la localisation de l'accident sur une voie ouverte à la circulation, en attente de résultats de dépistages alcoolémie et/ou stupéfiant, etc.).

A plus de 2 mois, l'ODSR peut contacter l'unité des FO pour qu'elle termine les pré-BAAC encore en attente. Dans de rares cas, l'ONISR peut intervenir auprès des unités de FO concernées, voire auprès des directions nationales.

II.3.1 Traitement : enrichissement automatique des données

Les traitements sont exécutés dès la réception des BAAC validés par les FO, avant les corrections éventuellement à réaliser par les ODSR correcteurs.

TRAx intègre des aides à la fiabilisation de la localisation (suivi des divers cas : coordonnées XY non renseignées, route/adresse non renseignée, coordonnées XY et Route/adresse renseignés mais non compatibles entre eux ou avec la commune). La BD TOPO (IGN) et le référentiel routier national géocodées en XY avec l'outil de géocodage Isidor (MTE), permettent d'intégrer de l'information sur les réseaux routiers, leurs caractéristiques, leur gestionnaire de voirie, et compléter ou améliorer les informations des champs du BAAC.

La composition du fichier BAAC à envoyer par les FO est en cours d'évolution afin de permettre l'interconnexion avec le service d'immatriculation des véhicules (SIV) et le Fichier national du permis de conduire (FNPC) dans un premier temps. Ces interconnexions permettront de mettre en place des contrôles sur des champs BAAC, alléger la charge de saisie des forces de l'ordre et de modification par les observatoires locaux, et intégrer de nouveaux paramètres utiles à l'étude des personnes et véhicules impliqués dans les accidents.

II.3.2 Alertes pour la correction

Des indicateurs de qualité du BAAC sont calculés et affichés dans chaque fiche accident. Ils permettent de connaître les anomalies dans chaque champ du BAAC, avec la visualisation de l'état des BAAC et le taux de remplissage.

Niveaux d'anomalies ;

- Niveau 1 : Contrôle d'intégrité : vérification automatique (cf. II.1)

- Niveau 2 : Détection et affichage des doublons quotidiennement : détecter automatique par TRAxY, l'observatoire départemental de la sécurité routière (ODSR) correcteur peut traiter les doublons arrivés au fil de l'eau en choisissant le « père » ou le « fils » du BAAC.
- Niveau 3 : Affichage des corrections obligatoires : les données manquantes ou incohérentes à compléter/corriger à partir du PV par le correcteur. Mise en place à moyen terme de flux d'enrichissement
- Niveau 4, 5 : Corrections supplémentaires
- Niveau C : Corrections calculées après intégration du fichier

Les trois premiers niveaux de contrôle sont réalisés par l'ODSR dans TRAxY, l'amélioration de la qualité des données peut être confiée à un correcteur externe gestionnaire de voirie.

II.3.3 [Suivi de la qualité](#)

Les administrateurs nationaux (ONISR, PAN, PAR) et locaux (ODSR) ont accès à un tableau de bord leur permettant de connaître les différentes corrections réalisées par les correcteurs (ODSR et Gestionnaires de voiries).

Mise en place d'indicateurs de suivi de chaque niveau d'anomalie selon les règles de gestion, traçabilité dans le temps de l'amélioration de la qualité à chaque étape, traçabilité de la correction et identification du correcteur.

Plusieurs indicateurs de suivi de la qualité sont mis en place (cf. VI.3). Ils permettent d'alerter les administrateurs nationaux et locaux tout au long de l'année sur les délais de collecte, les nombres de corrections localement et les taux de remplissage des champs.

L'état des données est accessible pour analyser les données, pour apprécier la validité de certaines exploitations, par exemple le champ « alcoolémie du conducteur » renseigné ou non, implique de calculer le ratio sur les accidents dont l'alcoolémie est connue.

II.4 Aide à la correction, les PV

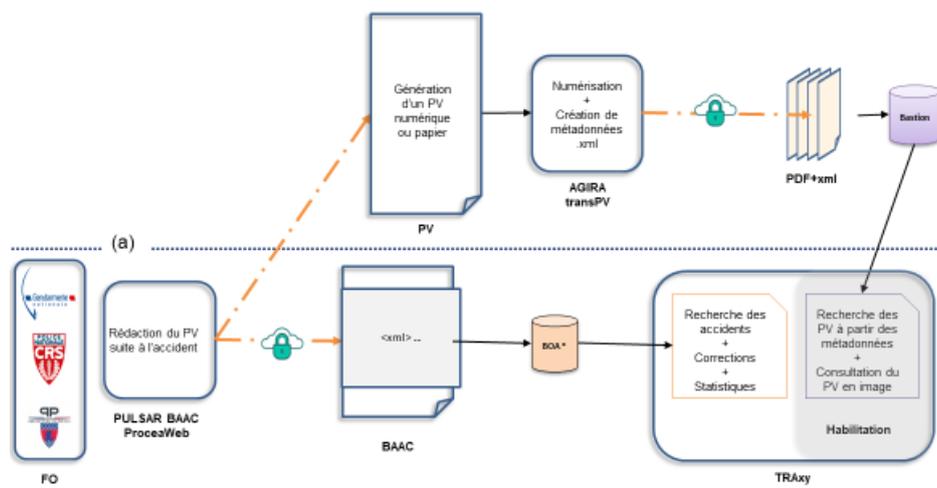
II.4.1 [Appariement aux accidents](#)

De façon séparée du fichier BAAC, TRAxY intègre les procès-verbaux et mains courantes rédigés par les FO pour chaque accident, nommés en terme général « PV ».

Une grande partie des procédures sont envoyées (par la poste pour la PN et par voie électronique pour la GN) à l'Association pour la Gestion des Informations sur le Risque en Assurance (Agira). Agira numérise les pièces papiers et met à disposition sur une plateforme sécurisée, les procédures auprès des assureurs, afin que ces derniers puissent indemniser les personnes impliquées dans un accident de la circulation, y compris les accidents matériels.

Un décret en Conseil d'Etat autorise l'ONISR et les observatoires de l'Etat à accéder aux procédures numérisées et détenues par Agira. L'intégration dans TRAxY est réalisée via un flux sécurisé chaque nuit et les procédures sont hébergées dans un bastion au sein de la plateforme de TRAxY.

TRAxY 1 – Intégration BAAC (a) et PV



1 accident survenu le 28/02/2020 à 18h35, impliquant 1 automobiliste de 25 ans tué dans la commune de Pirpus-les-pois.....

* Base Opérationnelle des accidents

En échange, Agira reçoit la liste des pré-BAAC et BAAC en cours dans TRAxY, cela leur permet de pouvoir relancer les FO sur les procédures manquantes, qui lui sont utiles pour que les assureurs procèdent à la bonne indemnisation des victimes.

Les procédures sont visibles dans l'application TRAxY, elles sont au format .pdf non exportables, non modifiables.

Un fichier de métadonnées est affecté à chaque procédure, il contient les informations suivantes :

- Date de l'accident
- Code postal du lieu de l'accident
- Type d'organisme des forces de l'ordre
- Numéro du PV
- Gravité de l'accident : {Matériel, Corporel non mortel, Mortel, Intentionnel, Inconnu}
- Type de la procédure : {Procès-verbal, Main courante, Délit de fuite, Fiche d'intervention, non renseigné}
- Nom du document faisant attaché

Ces métadonnées, le cas échéant complétées à la lecture du PV, sont utilisées pour rechercher si un fichier BAAC existe pour l'accident concerné, et créer un lien qui servira par la suite à fiabiliser les champs du BAAC.

Si un PV d'accident corporel existe et pas le BAAC, l'ODSR peut demander aux FO de le créer ou il peut le créer lui-même dans TRAxY.

II.4.2 Suivi d'arrivage des PV

TRAxY permet la visualisation du stock de PV non appariés, du stock de BAAC sans PV, du nombre de BAAC créés.

II.5 Validation des données

Les ODSR valident la qualité des BAAC au mois M+3 par rapport à la date de l'accident afin d'avoir des données de l'année en cours « quasi-définitives » pour le premier trimestre de l'année dès le mois de juin.

Certains accidents corporels ne correspondant pas au périmètre d'enregistrement du BAAC sont déclassés. Cette action est validée explicitement par l'ONISR, à l'appui de procédures judiciaires, selon une doctrine précisée dans le guide BAAC 2018, par exemple dans les cas suivants :

- Un homicide avéré dès lors que l'acte est volontaire,
- Un suicide avéré du conducteur seul dans son véhicule et sans tiers,
- Un accident sur une voie non ouverte à la circulation publique,
- Un malaise dans un véhicule sur un emplacement régulier de stationnement avec le moteur arrêté.

Ces déclassements sont suivis tout au long de l'année car les données définitives en dépendent. Cependant, la traçabilité est assurée dans TRAxY : un accident ne peut pas être effacé. Si c'est un doublon, il est archivé (visible dans le fichier archive) ; s'il est déclassé, il est dans l'une des catégories suivantes : intentionnel, hors périmètre BAAC, matériel (les personnes impliquées sont toutes indemnes). L'opération est réversible.

II.6 Consolidation mensuelle

II.6.1 [Supervision de la qualité des données](#)

Chaque 15 du mois, l'administrateur national de TRAxY produit un bulletin d'informations contenant des points d'attention : retard de validation des BAAC par les FO, retard de correction par les ODSR, non saisie d'accidents mortels publiés par la Presse ou présents dans les remontées rapides des préfectures (cf. II.6.2) ou lors de la transmission d'informations sur les Auteurs présumés d'accidents mortels (APAM). Ce bulletin est envoyé par mail à chaque ODSR et ORSR.

Un rapport sur l'avancement des validations par département et l'état des pré-BAAC restants par mois est actualisé chaque semaine en page d'accueil du logiciel TRAxY.

La surveillance opérée par l'ONISR, les PAN et PAR, concernant la cohérence des champs renseignés par les forces de l'ordre, peut conduire à l'évolution des règles de gestion pour intégrer des points supplémentaires à surveiller de façon automatique. En complément, des rapports permettant de signaler aux ODSR certains accidents présentant des éléments bizarres ou manquants orientent et priorisent les actions de consolidation.

II.6.2 [Remontées rapides des préfectures](#)

En parallèle de l'alimentation des fiches BAAC, les FO fournissent aux préfectures, hebdomadairement et mensuellement, le nombre de personnes tuées par type d'usagers, par classe d'âge.

Sont également fournies des informations concernant les APAM, 45 jours après l'accident : date de l'accident, la tranche horaire, le département, le type de route, la vitesse maximale autorisée, la gravité de blessure de l'APAM, l'âge de l'APAM, le sexe de l'APAM, les causes (3 maximum) de l'accident.

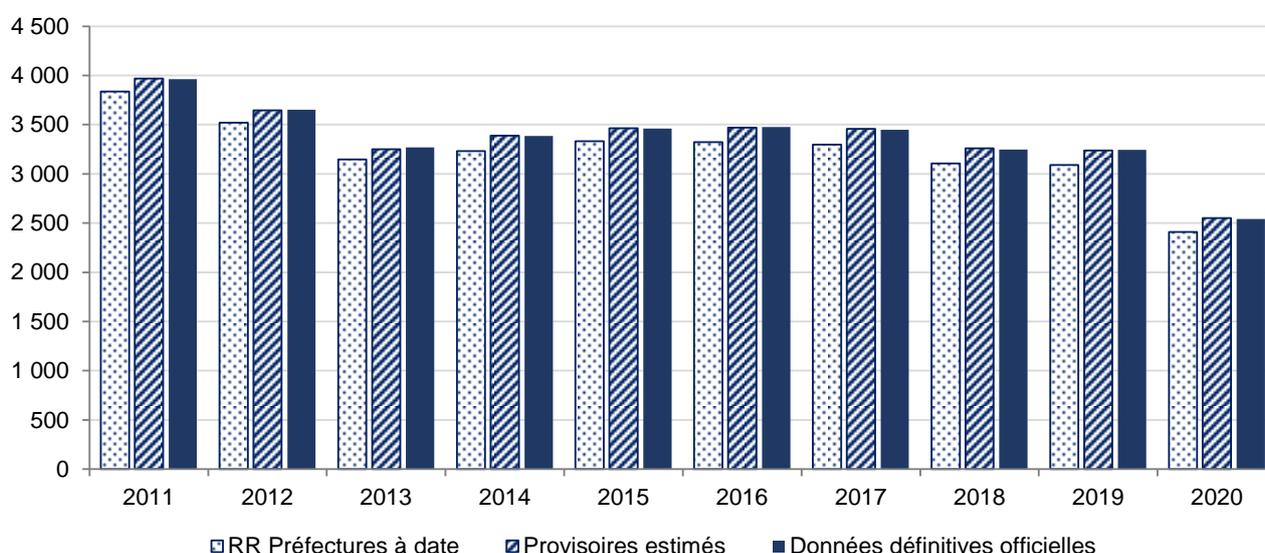
Les APAM constituent une base particulièrement surveillée des accidents mortels, et TRAxY doit contenir autant ou plus d'accidents mortels que cette base. Certains identifiés comme des suicides seront déclassés dans TRAxY comme accident intentionnel. Cette base permet de faire un suivi de l'exhaustivité des accidents mortels dans TRAxY.

II.7 Officialisation de la base BAAC annuelle

II.7.1 Base quasi-définitive en janvier N+1

Précédemment, les données quasi-définitives étaient estimées pour l'ensemble de l'année : une estimation était faite à partir de l'écart entre les remontées mensuelles et la base des BAAC (ancien système d'information), en prévoyant une marge d'accidents en cours de traitement et d'accidents déclassés.

Nombre de tués par année d'accident
Remontées des préfectures, Estimation provisoire, Données officielles



Année	Nombre de tués			Ecart		%	
	RR Préfectures à date	Provisoires estimés	Données définitives officielles	Provisoires RR	Officielles - Provisoires	Provisoires RR	Officielles - Provisoires
2011	3 837	3 970	3 963	133	-7	3,5%	-0,2%
2012	3 521	3 645	3 653	124	8	3,5%	0,2%
2013	3 147	3 250	3 268	103	18	3,3%	0,6%
2014	3 232	3 388	3 384	156	-4	4,8%	-0,1%
2015	3 332	3 464	3 461	132	-3	4,0%	-0,1%
2016	3 322	3 469	3 477	147	8	4,4%	0,2%
2017	3 297	3 456	3 448	159	-8	4,8%	-0,2%
2018	3 105	3 259	3 248	154	-11	5,0%	-0,3%
2019	3 091	3 239	3 244	148	5	4,8%	0,2%
2020	2 409	2 550	2 541	141	-9	5,9%	-0,4%

Sources : Remontées rapides fournies par les préfectures chaque mois non révisées

Données provisoires estimées à partir des données officielles du BAAC et des RR

Données définitives officielles issues du BAAC

Champ géographique : France métropolitaine

Depuis 2021, tout au long de l'année en cours, les BAAC corrigés et validés par les ODSR, sont considérés comme des données quasi-définitives à M+3 ; en septembre les données de janvier à juin sont quasi-définitives.

De ce fait, en janvier de l'année N+1, le cumul des mois de janvier à octobre est quasi-définitif, une estimation de novembre et décembre, permet de publier des chiffres de l'année N quasi-définitifs, avec des indicateurs déjà labellisés par l'Autorité de la statistique publique.

II.7.2 Base consolidée et figée en mai N+1

Les ODSR doivent valider les corrections des BAAC de l'année N avant le 15 avril N+1.

A partir du 15 avril, l'administrateur national peut consolider la base des données de l'année N. Il vérifie qu'il ne reste aucune anomalie bloquante, qu'il ne reste plus de PréBAAC ni de doublons, que les consignes de qualité ont été appliquées.

Le système informatique crée une copie de la base figée à date qui devient la base « officielle » et qui sera utilisée pour toutes les productions statistiques de l'ONISR, des ODSR et ORSR.

La base dite « vivante » permet d'améliorer plus avant la qualité des données accidents sur des champs très particuliers dans le cadre d'études faites par des chargés d'étude de sécurité routière. Ces corrections n'apparaissent pas dans la base « officielle ».

II.7.3 Supervision sur la crédibilité des données

Chaque année, le mois d'avril est l'occasion pour le PAN et l'ONISR de réaliser des contrôles finaux sur la bonne consolidation et utilisabilité du fichier BAAC. Une photographie de la base est alors réalisée début mai, c'est la « base officielle ». Les premiers à utiliser la base officielle vont être l'ONISR et les chargés d'études du Cerema pour la rédaction du bilan annuel de l'ONISR. Les exploitations de données nécessaires pour les analyses détaillées du bilan, réalisées sur le mois de mai, sont autant de contrôles de cohérence, une sorte de criblage, sur la qualité de la base consolidée. Elles ont pu révéler certaines années des anomalies d'enregistrement sur certains champs. Les conséquences ont pu être :

- Rectification de la base consolidée avant la fin mai ;
- Alerte des utilisateurs de la base sur l'utilisation des champs concernés (cf. VI.4) ;
- Modifications demandées dans les logiciels de saisie des forces de l'ordre pour rectifier pour le futur.

Le nouveau processus mis en place avec TRAxY permet désormais aux observatoires locaux de l'Etat et aux gestionnaires de voirie de suivre l'enregistrement des accidents au plus près de l'événement (début de la saisie demandée dans les 48h après l'accident). Ainsi, même si le bulletin BAAC n'est finalisé par les forces de l'ordre que plusieurs mois après, cette surveillance au quotidien peut être croisée avec les informations fraîches du terrain (articles de Presse, interventions des gestionnaires de voirie, dégâts au domaine public relevés). Il n'est pas possible de modifier un pré-BAAC dans TRAxY mais il est prévu que les administrateurs et correcteurs puissent laisser un mémo qui facilitera ensuite la correction.

Dans le département du Rhône, l'Université Gustave Eiffel tient depuis 1996 un Registre des victimes des accidents de la route qui ont été reçues aux Urgences des hôpitaux du département. Un rapprochement est conduit entre ce Registre et le fichier BAAC chaque année, ce qui permet :

- De suivre la qualité de l'enregistrement du fichier BAAC et son évolution dans le temps
- De construire une extrapolation nationale (méthode capture-recapture) du nombre de blessés et de la gravité de leurs lésions.

III Analyse des données

III.1 Outils

TRAxY a été créé pour rassembler dans une même application la consolidation de la base de données et les fonctionnalités d'exploitation, afin que :

- Les fonctionnalités d'exploitation des données servent, pendant la consolidation de la base, à identifier les incohérences de la base (aide à la consolidation) et à suivre l'accidentalité au fil de l'année en cours
- La base de données reste en un seul endroit, et que toute incohérence détectée par un utilisateur lors de l'exploitation de données soit rectifiée dans la base principale et non sur une base locale.

Les fonctionnalités d'analyse des données prévues par TRAxY sont selon 4 niveaux de complexité :

- Des développements spécifiques de liste et tableur au sein de TRAxY
- Des rapports et cartographies complexes préparés par des « super-utilisateurs » de SAP Web Intelligence (outil de reporting) et Galigeo (Système d'information géographique), à destination des utilisateurs moins expérimentés
- SAP Web Intelligence et Galigeo, qui sont construits sur un entrepôt de données avec plusieurs univers (base officielle, base vivante, supervision, opendata)
- Dataiku (plateforme de Data science), en cours de mise en place, pour la construction d'indicateurs et la préparation d'analyses complexes par quelques experts de la donnée pour le compte des autres utilisateurs.

III.2 Critères de qualité

Les taux de remplissage des champs permettent d'utiliser ou non les variables. Si ce n'est pas précisé, c'est que la variable est remplie à 100 % (les contrôles intégrés rendent impossibles de valider l'accident si certains champs sont vides). Dans le cas contraire, le taux est suffisant pour utiliser la variable en précisant que les calculs seront faits sur une partie des accidents dont le champ est renseigné, notamment pour l'alcoolémie ou l'usage de stupéfiant du conducteur.

Il peut arriver que des données ne soient pas utilisées sur certaines années car jugées insuffisamment fiables. Soit le retour d'expérience réalisé auprès des forces de l'ordre a permis de rectifier le problème pour les années ultérieures, soit des solutions palliatives sont mises en place pour améliorer la qualité de façon manuelle avec les correcteurs, ou automatiques via les systèmes d'information : par exemple via une interconnexion (cf. la récupération des coordonnées XY à partir d'une API développée par l'IGN à partir de l'adresse ou du point kilométrique et son abscisse).

III.3 Formation des utilisateurs

Les utilisateurs de TRAxY sont formés selon plusieurs modalités :

- Formation prise de poste en observatoires (pour tous), une formation essentiellement en ligne (vidéo et quiz) mais sur une période de tutorat, et avec une ou deux rencontres physiques prévues. Un accès TRAx formation est prévu.
- Formation continue : des tutoriels courts (HTML5) sur les fonctionnalités, accessibles à tous les utilisateurs, sont téléchargeables dans TRAx.
- Des webinaires de 2 h sont organisés sur un rythme mensuel et accessibles à tous.
- Des clubs utilisateurs sont organisés par les PAR au niveau régional, par l'ONISR et le PAN au moins une fois par an, en mixant ou non les types d'utilisateurs.

IV Publications

IV.1 Au plan international

Chaque année, l'ONISR fournit l'ensemble de la base « officielle » de l'année N-1, des accidents corporels enregistrés par les FO, la Commission européenne (direction générale de la mobilité et des transports) selon leur schéma de données (format CADaS : Common Accident Data Set) ; les données sont ensuite disponibles sur la base de données européenne « CARE³ ».

Des bilans statistiques sont également produits pour l'OCDE (réseau IRTAD - International Traffic Safety Data and Analysis Group), pour le Global Status Report de l'Organisation mondiale de la Santé, et pour l'ETSC (European Transport Safety Council), une organisation non-gouvernementale basée à Bruxelles.

IV.2 Au plan national

IV.2.1 Baromètre national mensuel ONISR

Il est construit à partir des remontées mensuelles des forces de l'ordre aux préfetures, dites « remontées rapides » et de l'outil TRAx. Une consolidation est faite des données de janvier à M-3, les mois M-2 à M sont estimés au moment de la génération du baromètre. Un ratio est calculé en fonction de la somme des données officielles et quasi-définitives, divisées par la somme des données des « remontées rapides », sur la même période. Ce ratio est ensuite appliqué aux données issues des « remontées rapides » du mois M pour avoir l'estimation.

Par exemple, pour estimer les chiffres d'octobre 2021, le ratio est égal au cumul des données officielles d'août 2020 à décembre 2020 ajouté à la somme des données quasi-définitives de janvier 2021 à juillet 2021, le tout divisé par le cumul des données « remontées rapides » d'août 2020 à juillet 2021. Puis les chiffres des « remontées rapides » d'octobre 2021 sont multipliés par ce ratio pour avoir l'estimation.

A partir de 2021, seules les données des 3 derniers mois sont estimées à partir des remontées des préfetures et de TRAx. Les données de janvier à M-3, sont issues de TRAx et définies quasi-définitives.

IV.2.2 Bilan national annuel

Dès que la base officielle de l'année N est publiée début mai N+1, les rédacteurs de l'ONISR et du Cerema commencent à rédiger leurs fiches thématiques. Différentes étapes permettent de vérifier les calculs et corriger les éventuelles erreurs dans les fiches. Fin juillet, une première version est à la relecture de l'ONISR, du Cerema et de relecteurs experts. Puis fin

³ https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/observatory/care-database_en

août, la version définitive est envoyée à l'impression, pour une publication fin septembre de l'année N+1.

IV.2.3 Recueil de données brutes « Document de travail »

En parallèle du bilan annuel de la sécurité routière de l'année N, un document excel contenant une centaine de pages est produit tout au long de la rédaction du bilan. Une première version avec les tableaux de synthèse est envoyée aux rédacteurs mi-juin de l'année N+1.

Ce document complet est ensuite mis à la disposition des ODSR et ORSR, sur l'intranet de l'ONISR, début septembre et sur le site internet de l'ONISR fin septembre.

IV.2.4 Indicateurs du Document Général d'Orientation

Les préfets de département pilotent la politique locale de sécurité routière. Tous les 5 ans, ils établissent un diagnostic des enjeux de sécurité routière et définissent les orientations. Ces éléments sont formalisés dans les Documents généraux d'orientations (DGO), souvent co-signés avec des grandes collectivités locales.

Les indicateurs utilisés dans le diagnostic couvrent une période de 10 ans, afin de pouvoir comparer deux fois 5 années, les variations des résultats d'une année sur l'autre au niveau d'un département n'étant souvent pas statistiquement significatives.

Le prochain document devrait établir un diagnostic sur le cumul 2017-2021 pour le comparer à celui de 2012-2016. Des réflexions sont en cours pour préciser la méthode, suite à l'impact de la crise sanitaire sur les changements de modes de déplacements en urbain et en zone rurale.

IV.3 Au plan local

Que ce soit pour les bilans annuels ou mensuels, des règles de bonnes pratiques statistiques sont instaurées pour les ODSR et ORSR. Le nombre de tués dans certains départements par année peut être assez faible, détaillé au mois il peut frôler l'absence et varier énormément d'une année sur l'autre. Des règles de significativité sont mises en place et seules les évolutions absolues (en nombre) sont affichées plutôt que les relatives (en %).

A terme, des règles de calculs pourront être implémentées automatiquement dans des rapports proposés via l'outil TRAxY, pour leur publication locale.

Les observatoires locaux de l'Etat (ODSR et ORSR) publient en général des suivis mensuels (sans estimation ni extrapolation) et des bilans annuels (d'après la « base officielle ») de l'état de l'accidentalité

Les gestionnaires de voirie publient pour certains des bilans annuels, d'après la « base officielle ».

IV.4 Accès aux données

IV.4.1 Mise en place de conventions

Les gestionnaires de voirie (CD, métropoles urbaines, EPCI) peuvent signer une convention avec l'ONISR afin d'accéder à TRAxY sur leur périmètre pour corriger/compléter la partie réseau routier de l'accident.

Des conventions sont également signées avec des chercheurs dans le cadre d'études sur des sujets précis pour un temps limité.

IV.4.2 Open data

Chaque année une partie de la base nationale au niveau individuel avec une partie des champs est mise à disposition sur le site data.gouv.fr⁴.

En 2021, le site data.gouv.fr a été enrichi de 11 fichiers annuels, de 2010 à 2020, de l'ensemble des véhicules immatriculés impliqués dans les accidents, non connecté à la base opendata, pour permettre des analyses sur les types de véhicules et leur âge.

IV.4.3 Conformité au Règlement Général de Protection des Données

S'agissant du traitement dans sa finalité de consolidation des statistiques de la sécurité routière, le responsable du traitement est le ou la Délégué(e) à la sécurité routière.

S'agissant du traitement dans sa finalité d'analyse de l'accidentalité, le responsable du traitement est le ou la Délégué(e) à la sécurité routière. Elle est responsable des analyses effectuées par l'ONISR et les observatoires déconcentrés.

Par ailleurs, les analyses produites par les autres accédants le sont sous leur propre responsabilité. Sont ici visés les directions interdépartementales des routes (DIR), les sociétés concessionnaires d'autoroutes, les collectivités territoriales et les organismes de recherche ou d'études scientifiques.

L'entité responsable opérationnellement du traitement est l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, y compris les observatoires déconcentrés sous la responsabilité des préfets.

L'Analyse d'Impact pour la Protection des Données relative au fichier BAAC est en cours de finalisation.

V Suivi et amélioration de la qualité des données

V.1 Organisation de réunions avec les acteurs

V.1.1 Avec les FO

Environ 3 à 4 réunions nationales sont faites avec les FO afin de faire des retours sur les difficultés constatées sur certains territoires (volumes, délais, statut) ou liées aux logiciens.

V.1.2 Avec les ODSR et les ORSR

Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) sont chargés de la qualité globale des données en termes d'exhaustivité (notamment pour les accidents légers) et de qualité des variables (localisation, alcool, ceinture, âge, etc.). Les ODSR sont les administrateurs locaux de TRAxY pour leur département. Ils sont responsables des données, de leur validation et de leur publication.

Pour améliorer la qualité, ils sont amenés à nouer des contacts réguliers avec les forces de l'ordre, productrices des données. Ils mettent en place, avec l'appui du chargé de mission force de l'ordre de l'ONISR, des réunions avec les FO et le Cerema. Ces réunions permettent

⁴ <https://www.data.gouv.fr/fr/datasets/bases-de-donnees-annuelles-des-accidents-corporels-de-la-circulation-routiere-annees-de-2005-a-2020/>

d'expliquer l'importance de la collecte et de l'analyse de l'accidentalité, des présentations de cas précis sont faites, et montrent l'impact des études en terme de communication en sécurité routière ou d'amélioration des infrastructures routières.

Les ORSR assurent l'animation régionale des ODSR et produisent les bilans régionaux.

L'ONISR organise deux fois par an des réunions avec les ODSR et les ORSR.

V.1.3 Avec les gestionnaires de voirie

Les gestionnaires de voirie sont responsables de la sécurité de leur infrastructure. Pour assurer cette mission, ils doivent surveiller l'accidentalité sur leur réseau routier. Ils sont donc parties prenantes de l'amélioration de la qualité des données du fichier BAAC afin que les analyses qu'ils produisent reflètent bien la réalité de l'insécurité routière sur leur réseau, et que leurs interventions soient adaptées.

Une fois par an, une réunion est organisée à l'initiative du Cerema et de l'ONISR : pour les utilisateurs de TRAxY en milieu urbain d'une part, pour les utilisateurs de TRAxY en milieu interurbain d'autre part, afin d'échanger sur les actualités liées à la consolidation du fichier accident, le système d'information TRAxY, et les bonnes pratiques en matière d'analyses de l'accidentalité sur leurs territoires. Ils ont accès aux mêmes formations que les ODSR.

V.2 Evolution du fichier BAAC

Le fichier à moyen terme intégrera des données personnelles du/des conducteur(s) des véhicules nécessitant un droit à conduire et impliqués dans un accident corporel relevé par les forces de l'ordre, à savoir :

- Nom
- Prénom
- Date de naissance
- Lieu de naissance
- Plaque d'immatriculation du véhicule concerné

Ces données seront stockées dans un bastion sécurisé, où elles seront cryptées (ou chiffrées) et pseudonymisées. Une interface de programmation (API) contenant une clé d'identification des données personnelles permettra d'interroger d'autres systèmes d'information et de collecter des données pour enrichir chaque BAAC.

Dans un premier temps les systèmes interrogés seront :

- Le fichier national du permis de conduire (FNPC), permettant de collecter :
 - Les catégories de permis de conduire détenus, leur validité
 - Les mentions restrictives du permis de conduire (verres correcteurs, visite médicale, etc.)
 - Le nombre de points restants sur le permis
 - L'historique des éventuelles infractions au code de la route commises
- Le système d'immatriculation du véhicule (SIV), permettant de collecter :
 - La date de première mise en circulation du véhicule concerné
 - Les caractéristiques techniques du véhicule concerné (la marque du véhicule, le modèle commercial, le poids à vide, le poids total autorisé en charge, la puissance administrative (en kW), le nombre de chevaux, la couleur, etc.)

A terme, l'idée sera de récupérer également des données de santé de la même façon.

Ces données complémentaires seront affichées dans l'outil TRAxY en fonction des profils de connexion.

VI Annexes :

VI.1 Glossaire

Accident corporel : Accident avec au moins une personne blessée ou tuée

Accident mortel : Accident avec au moins une personne tuée

Blessé : Blessé léger ou blessé hospitalisé plus de 24 heures

Blessé léger : Blessé non hospitalisé ou hospitalisé moins de 24 heures

Blessé hospitalisé (BH) : Blessé hospitalisé plus de 24 heures, non décédé dans les 30 jours

Blessé grave : Personne dont au moins une lésion corporelle est qualifiée comme supérieure ou égale à 3 selon l'échelle « Maximum Abbreviated Injury Scale » (dite MAIS 3+, voir page 198)

Blessé avec séquelles : Personne susceptible de conserver des séquelles majeures de toutes natures à 1 an, c'est-à-dire personne pour laquelle la lésion corporelle de niveau de séquelles attendues le plus élevé, a une valeur comprise entre 1 et 3 sur l'échelle « Functional Capacity Index ».

Personne tuée : Personne décédée lors de l'accident ou dans les 30 jours suivant l'accident.

Présumé responsable : La responsabilité présumée des personnes impliquées est évaluée par les forces de l'ordre à l'origine de l'enquête.

Engin de déplacement personnel (EDP) : il peut être non motorisé (roller, planche à roulette, trottinette) et se déplace comme un piéton ; ou motorisé (trottinette électrique, gyropode, segway...) et se déplace comme un vélo. Pour l'année 2018, année de transition pour le fichier BAAC, il est intégré dans la catégorie « autres ».

Bicyclette : Vélo y compris vélo à assistance électrique.

Vélo à assistance électrique (VAE) : vélo électrique (France) : vélo équipé d'un moteur et d'une batterie rechargeable. Le moteur se déclenche automatiquement quand l'utilisateur pédale, et s'arrête lorsqu'il s'arrête de pédaler ou au-delà de 25 km/h. Un vélo électrique sans pédalage est considéré comme un cyclomoteur.

Deux-roues motorisé (2RM) : Cyclomoteur ou motocyclette, y compris à 3 roues, y compris les scooters.

Scooter : Motocycle immatriculé à 2 roues de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Cyclomoteur : Deux-roues motorisé de moins de 50 cm³ et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h, y compris les scooters.

Motocyclette : Deux-roues motorisé de plus de 50 cm³, y compris les scooters.

Circulation inter-files des deux roues motorisés (CIF) : La CIF consiste pour un deux-roues motorisé à circuler entre les deux files de véhicules en circulation dans le même sens sur les voies les plus à gauche, à une vitesse inférieure à 50 km/h et sur un réseau à

chaussées séparées limité au minimum à 70 km/h. Elle est encadrée juridiquement par un décret d'expérimentation jusqu'au 1^{er} août 2024.

Voiturette : Voiture légère de faible encombrement et d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h.

Automobiliste : Usager de véhicule de tourisme.

Véhicule de tourisme (VT) : Véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et ne comportant pas, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Véhicule utilitaire (VU) : Voiture utilitaire ou camionnette destinée au transport de marchandises de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) inférieur à 3,5 t.

Poids lourd (PL) : Véhicule automobile destiné au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 t.

Transport en commun (TC) : Autobus ou autocar : véhicule à moteur conçu et construit pour le transport de personnes ayant au moins quatre roues et comportant, outre le conducteur, plus de huit places assises.

Conducteur novice : conducteur dont le permis a moins de 2 ans (le fichier BAAC ne disposant pas de l'information « permis probatoire » jusqu'en 2018).

Senior – modification Bilan 2015 : personne âgée de 65 ans ou plus, sauf mention contraire.

Taux légal d'alcool : < 0,5 g/l de sang et < 0,2 g/l pour les conducteurs novices et les conducteurs de transport en commun.

Taux délictuel d'alcool : ≥ 0,8 g/l de sang.

VI.2 Sigles

BAAC : Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels

CD : Conseil Départemental

CEREMA : Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement

DIR : Direction Inter départementale des Routes (ex DDE)

EPCI : Etablissement Public de Coopération Intercommunale

FNPC : Fichier National du Permis de Conduire

FO : Force de l'Ordre

ODSR : Observatoire Départemental de la Sécurité Routière

ONISR : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière

ORSR : Observatoire Régional de la Sécurité Routière

PAN : Point d'Appui National du CEREMA

PAR : Point d'Appui Régional du CEREMA

SIV : Système d'Immatriculation des Véhicules

VI.3 Indicateurs de suivi de qualité des données

Ces indicateurs sont déclinés au niveau national en agrégé et en détail par département et au niveau local où chaque administrateur les suit pour chaque accident.

Familles	Catégories	Indicateurs
Alimentation	Intégration	Délais d'arrivée du 1 ^{er} Pré BAAC
		Date d'intégration dans l'entrepôt de données
	Rejet	Nombre de Pré BAAC rejetés
		Causes de rejet
Traitement	Nombre de Pré BAAC/BAAC archivés	
Supervision	Volumétrie	Taux de Pré BAAC avec les champs obligatoires
		Délais de validation des Pré BAAC par les FO
	Anomalies	Nombre d'anomalies dans l'accident
		Nombre d'anomalies bloquantes dans l'accident
		Nombre d'anomalies non bloquantes dans l'accident
		Niveau d'anomalie
	Correction	Date de correction
		Organisme correcteur
		Nombre de corrections par champ
	Complétude	Taux de complétude de chaque champ

VI.4 Journal des indicateurs anormaux

Les années mentionnées ci-dessous concernent les données ayant vécu des ruptures d'enregistrement ou des années ponctuellement non utilisables sur ces 20 dernières années (qui sont les données appelées à être dans TRAxY et en open data).

Rupture de série :

- 2006 : Changement de définition :
 - du blessé hospitalisé, passage de 6 jours à 24 heures
 - du tué, passage de 6 jours à 30 jours.
- 2015 et antérieures : Peu de localisations en coordonnées XY, les adresses en milieu urbain, et les repérages en Route + PR/PK en milieu interurbain, ont été privilégiées.
- 2018 : Changement de format du BAAC (cf. VI.6 et VI.7)
- 2018 : Changement des pratiques d'enregistrement des forces de l'ordre, rupture sur la qualité de blessé hospitalisé. Ne plus utiliser cet indicateur à partir de l'année 2018 comprise.

Difficultés ponctuelles sur une année :

- 2015 : la notion de conducteur professionnel dans les accidents en zone Police nationale – SP, CRS et PP – qui était pré-remplie par défaut, et donc trop souvent laissée sans être modifiée.
- 2017 : l'âge du permis de conduire dans les accidents en zone Gendarmerie nationale était erroné suite à un essai d'interconnexion avec le SNPC qui n'a pas toujours renvoyé les bonnes dates.

VI.5 Calendrier des productions et des délais

Données mensuelles estimées :

- Chaque 15 du mois M, publication du baromètre mensuelle de l'accidentalité du mois M-1.

Données annuelles officielles :

- Les premiers indicateurs quasi-définitifs de l'année N sont diffusés la dernière semaine de janvier de l'année N+1.
- Les principaux indicateurs définitifs de l'année N sont diffusés la dernière semaine de mai de l'année N+1.
- Le bilan de la sécurité routière de l'année N est diffusé en septembre de l'année N+1 ainsi que les tableaux Excel (recueil de données annuelles, séries longues).
- L'export Opendata du fichier BAAC de l'année N est mis en ligne sur le site data.gouv.fr en octobre de l'année N+1. L'export CARE est transmis à la commission européenne également à cette date.

VI.8 Liste des évolutions du BAAC 2017

Suppression de 5 champs	« Jour de la semaine », « Jour et veille de fête », « largeur du terre plein central », « largeur de route », « proximité d'une école ».
Ajout de 5 champs	« Régime de priorité », « Vitesse maximale autorisée », « Type de motorisation », « nationalité », « facteurs présumés d'accident liés aux lieux »
Evolution de certaines variables destinées à mieux appréhender le contexte de l'accident	Ex : Dans la variable « catégorie de véhicules » les valeurs suivantes ont été ajoutées « Engins de Déplacement Personnel à moteur (EDP) » (Segway, Gyropode..) et les « EDP sans moteur » (trottinette sans moteur, roller, etc...). De même, dans la variable « dans appartenant à » la valeur « location en libre service » (Autolib, etc..) a été ajoutée.
Les facteurs présumés d'accidents ont été élargis à la variable « lieux »	Pour chacune des rubriques « Lieux », « véhicules » et « Usagers », il existe dorénavant une variable « facteur présumé d'accident » dont celle liée aux lieux. Il s'agit pour le rédacteur du BAAC de formuler un simple avis sur les causes déjà identifiées ou probables de l'accident et ceci indépendamment des résultats de la procédure judiciaire éventuellement en cours.
Les catégories de véhicules ont été affinées	Le développement des technologies offre un continuum sans précédent dans les moyens de locomotion (du roller jusqu'au PL) qu'il convient d'appréhender au mieux. Aussi, les valeurs « 3 RM » et « EDP » complètent les catégories habituelles de véhicules. Bien qu'ils ne soient pas autorisés à circuler sur la voie publique, les EDP sont assimilés à des véhicules pour l'analyse de l'accidentalité.
Rubrique « Usagers » - champ « Catégorie »	Le piéton est <u>uniquement</u> une personne qui se déplace à pied, sans aucune « roulette ». Les autres usagers sont des conducteurs de véhicules (au sens large). Ainsi, une personne circulant en roller ou trottinette ne sera pas assimilée à un piéton mais sera « conducteur » d'un «EDP sans moteur ».
Alcool, Stupéfiants	Seul le résultat définitif est pris en compte. Pour les stupéfiants, la positivité impliquera de renseigner un champ relatif à la nature des produits.

Les principaux champs de la rubrique « lieux » de l'accident	
Code département et code commune	Données essentielles à la connaissance de l'accidentalité notamment en cours d'année. Il s'agit du code INSEE (et non du code postal).
Codage GPS	Le 1er caractère sert à identifier la zone géographique : M : accidents en métropole, A : Antilles, R : Réunion, G : Guyane, Y : Mayotte, C : Nouvelle Calédonie, P : Polynésie, S : Saint Pierre Miquelon. Puis 14 caractères donnant la position du 1er choc (en degré décimal). Chaque coordonnée est stockée sur 7 positions, 2 avant la virgule et 5 après . La première position peut être le signe négatif.
Adresse	Numéro, nature (rue, avenue, boulevard..) et nom de la voie.
PK ou PR	Lieu <u>du 1er choc</u> par rapport au bornage existant [PK et PR]. Codage : « Numéro de borne (4 caractères) – Mètres (4 caractères) » Pour les voies non bornées, le PR est codifié 0 (zéro).
Catégorie de la route	Catégorie de la route : Autoroute, RN, RD, Route de métropole urbaine, VC, HRP, parc de stationnement, autres. Pour <u>une intersection</u> , la catégorie de chaque voie doit être précisée. <u>Sur échangeur</u> , les bretelles appartiennent par convention à la route de rang le plus élevé (ordre = autoroute, RN, RD, Route de métropole urbaine, voie communale).
Vitesse maximale Autorisée	Il s'agit de la vitesse autorisée au moment de l'accident. Elle est donnée par la <u>signalisation</u> en place. Elle peut être temporaire (liée à des travaux par exemple). En revanche, la vitesse réduite par temps de pluie n'est pas prise en compte.

Les principaux champs de la rubrique « véhicules »	
Catégorie de véhicule	Le champ « catégorie de véhicule » est <u>impérativement</u> renseigné car il est utilisé chaque mois pour établir le niveau de l'accidentalité. Deux catégories spécifiques pour les Engins de Déplacement Personnel (EDP) à <u>moteur</u> et sans moteur y figurent et sont destinées à recenser les accidents avec ces engins (type Segway, trottinettes, Gyropode, skateboard, rollers..)
Lieu d'immatriculation	Numéro du département ou du pays : Véhicules immatriculés en France. Pour l'ancien système d'immatriculation : le numéro du département correspond à celui situé sur la plaque, pour le nouveau système d'immatriculation il s'agit du « champ C.3 » du certificat d'immatriculation. <u>Pour les véhicules immatriculés à l'étranger</u> , le code du pays est indiqué. Cas particuliers : <ul style="list-style-type: none"> - Véhicule du corps diplomatique : « CD » calé à gauche - Véhicule de l'administration française : « F » calé à gauche, - Véhicule militaire : « MIL » calé à gauche
Type de motorisation	Dans ce champ figure <u>l'énergie utilisée</u> par le véhicule et notamment la propulsion électrique mais également humaine.
Date de mise en circulation du véhicule	Le mois et l'année de la première mise en circulation figurant sur la carte grise (et non la date de changement de carte). Codage sur 4 champs : 2 pour le mois, 2 pour l'année.

Code CNIT	Le code CNIT (Code national d'identification des types) : rubrique (D.2.1) sur les nouvelles cartes grises (A partir de 2009, le code CNIT est passé à 15 caractères).
------------------	--

Les principaux champs de la rubrique « usagers »

Catégorie	L'utilisateur est soit conducteur, soit passager soit piéton. L'utilisateur en roller, skate ou autre, sera considéré comme « conducteur ». Le piéton est uniquement la personne qui se déplace à pied, sans aucune « roulette ».
Responsabilité présumée	Il s'agit d'une indication sur la responsabilité présumée de l'utilisateur au moment de la rédaction de la fiche et indépendamment des résultats de la procédure judiciaire . Cohérence avec « infraction NATINF ».
Date et mois de naissance de l'utilisateur	Date de naissance de l'utilisateur. Elle est codée sur 6 caractères : 2 pour le mois, 4 pour l'année.
Lieux de résidence de l'utilisateur	Le département (ou le pays) où réside l'utilisateur. Codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche. Pour les étrangers, indiquer le code du pays de résidence.
Nationalité	La nationalité de l'utilisateur avec le code du pays (2 caractères). Codé sur 4 caractères calés à gauche, les caractères 3 et 4 sont utilisés pour les binationaux.
Permis de conduire	<u>Etat de validité</u> du permis de conduire du conducteur au moment de l'accident pour le véhicule qu'il conduit. Est renseigné que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire.
Date d'obtention du permis	Date d'obtention du permis de conduire pour la catégorie de véhicule conduit au moment de l'accident. La date d'obtention du permis est codée sur 4 caractères, 2 pour le mois, 2 pour l'année. ➤ N'est renseigné que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire et dont le permis de conduire est valide.
Infractions relevées (NATINF)	Dans l'ordre d'importance les éventuelles infractions (2 maximum) relevées dans le cadre de l'accident. Codification : format NATINF (5 caractères par infraction, calés à droite). Cohérence avec le champ « présumé responsable ».
Vérification de l'alcoolémie	Résultat définitif . En cas de positivité, le moyen utilisé pour la vérification (éthylomètre ou prise de sang) est précisé car il est nécessaire à l'interprétation des taux relevés. Renseignée obligatoirement pour tous les conducteurs et les piétons , et éventuellement les passagers (si disponible).
Taux d'alcoolémie	Rempli <u>y compris</u> pour des taux d'alcool en dessous de 0,5g/l. Le taux d'alcoolémie est codé sur 3 caractères dont 2 décimales. <u>Attention :</u> Il s'agit de g/l de sang si « prise de sang » dans le mode de dépistage, Il s'agit de mg/l d'air expiré s'il y a « éthylomètre » ou si l'alcoolémie est négative.
Vérification de présence de stupéfiant	Il s'agit du résultat définitif. A renseigné obligatoirement
Produits stupéfiants identifiés	Ce champ est destiné à identifier les produits décelés et plus particulièrement le cannabis.