

LE MINISTRE

**Circulaire du 19 septembre 2014 relative au guide de rédaction
du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation**

NOR : INTK1413271C

Le ministre de l'intérieur à Monsieur le préfet de police, Monsieur le préfet de police des Bouches-du-Rhône, Mesdames et Messieurs les préfets de départements de métropole et d'outre-mer (pour action); à Monsieur le préfet, secrétaire général du ministère de l'intérieur, Monsieur le préfet, directeur général de la police nationale, Monsieur le général d'armée, directeur général de la gendarmerie nationale (pour information).

Pièces jointes : deux annexes.

La définition d'une politique de sécurité routière impose de bien comprendre les mécanismes de l'accidentalité et donc de disposer d'une base de données fiable sur les accidents de la circulation routière. C'est une condition essentielle à la réalisation de l'objectif national de passer sous la barre des 2 000 personnes tuées sur nos routes à l'horizon de 2020.

Le fichier national des accidents corporels de la circulation regroupe à cet effet les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance. Les BAAC doivent être transmis impérativement au fichier national dans les 2 mois qui suivent l'accident.

Ce fichier national est une base de données essentielle et indispensable pour connaître l'état et l'évolution de l'insécurité routière. L'exploitation des statistiques oriente les politiques nationale et locales de sécurité routière. La qualité des statistiques de sécurité routière a été reconnue et labellisée par un avis du 4 juin 2013 rendu par l'autorité de la statistique publique.

Pour autant, certaines rubriques des BAAC ne sont pas renseignées ou sont erronées ce qui génère un important travail de 100 000 corrections par an (annexe 1) impliquant la totalité de la chaîne statistique et nécessitant de multiples sollicitations des forces de l'ordre par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR). Ces corrections, qui occupent l'ensemble des intervenants, retardent la parution et l'exploitation des statistiques de sécurité routière.

La version 2014 du guide de rédaction des BAAC, élaborée par l'Observatoire national interministériel de la sécurité routière, est en ligne et disponible sur le site internet de la DSCR/ONISR (annexe 2). Cette version actualisée améliore la précision des données et répond aux interrogations suscitées, au moment du remplissage des BAAC, par certains cas particuliers, notamment le traitement des malaises. Le guide de rédaction des BAAC est plus particulièrement destiné aux unités élémentaires des forces de l'ordre.

Le guide, dans sa nouvelle version, clarifie la prise en compte statistique des accidents avec malaise qui font trop souvent l'objet de déclassements injustifiés ne permettant pas de prendre des décisions adéquates, notamment en matière de santé publique. Il est nécessaire de bien appréhender à la fois les accidents causés par des malaises mais également les malaises résultant d'un accident, même minime, qui doivent être assimilés à des dommages corporels. Aussi, excepté le cas d'une personne victime d'un malaise avant l'accident (sur justification par certificat médical) et sans tiers, tous les autres accidents avec malaise seront intégrés dans les statistiques de l'accidentalité.

La recherche d'une meilleure connaissance des causes de l'accidentalité est la condition incontournable de l'efficacité des politiques publiques de lutte contre l'insécurité routière. Dans cette perspective, une rédaction exhaustive des BAAC, conforme au guide technique, doit permettre d'affiner l'analyse de l'accidentalité tout en allégeant les charges de chaque partenaire impliqué dans la chaîne statistique.

Mes services restent attentifs à toute remarque que ce guide pourrait susciter dans le cadre de son application.

Fait le 19 septembre 2014.

Pour le ministre et par délégation :
Le préfet,
directeur de cabinet,
T. LATASTE

ANNEXE 1

LES 20 PRINCIPALES ERREURS OU IMPRÉCISIONS CONSTATÉES DANS LES BAAC

Nb : elles demandent 100 000 corrections manuelles chaque année.

CONNAISSANCE DU LIEU DE L'ACCIDENT	
Constat	Rappels
Absence de codage GPS	Le 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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.
Erreur ou absence d'adresse	Mettre numéro, nature (rue, avenue, boulevard...) et nom de la voie.
PK ou PR non renseignés	Mettre le lieu <u>du 1^{er} choc</u> par rapport au bornage existant [PK sur autoroute et PR hors autoroute]. Codage : « Numéro de borne (4 caractères) – Mètres (4 caractères) ». Pour les voies non bornées, le PR est codifié 0 (zéro).
Catégorie de la route non précisée	Préciser la catégorie de la route : autoroute, RN, RD, 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, voie communale).
Pas de numéro de voie	Mettre le numéro de la route, suivi éventuellement d'un indice numérique ou alphabétique. Les abréviations A, RN, RD, VC ne doivent pas figurer : pour A6, coder uniquement 6 par exemple. En milieu rural, les voies communales ne sont pas toujours numérotées. En agglomération, elles portent un nom de rue (adresse). Dans les grandes agglomérations, les rues ont une codification particulière dite code FINATO.
Type d'intersection non précisée	Un accident sera codifié en intersection s'il se produit à l'intérieur de celle-ci ou à proximité immédiate. Cette proximité est appréciée selon si l'accident est en relation avec l'intersection.

CONNAISSANCE DE L'USAGER	
Constat	Rappels
État de validité du permis de conduire non précisé	Préciser l'état de validité du permis de conduire du conducteur au moment de l'accident pour le véhicule qu'il conduit. À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire.
Pas de date d'obtention du permis	Indiquer la date d'obtention du permis de conduire <u>pour la catégorie de véhicule</u> 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. À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire et dont le permis de conduire est valide.
Date et mois de naissance de l'utilisateur non précisés	Mettre la 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 non précisés	Indiquer le département (ou le pays) <u>où réside</u> l'utilisateur. Codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche. Pour les étrangers, indiquer le code du pays de résidence.

CONNAISSANCE DES CAUSES DES ACCIDENTS	
Constat	Rappels
Dépistage stupéfiant non précisé	Indiquer si un dépistage de drogue a été effectué ainsi que son résultat. Donner l'information aux ODSR <i>a posteriori</i> si le BAAC a déjà été clôturé.
Prise de sang stupéfiants non précisée	Indiquer si une prise de sang du conducteur ou du piéton a été effectuée pour y déceler la présence de stupéfiants ainsi que son résultat.
Pas de dépistage alcoolémie	Préciser le mode de dépistage de l'alcoolémie ou les raisons pour lesquelles il n'a pas été effectué. À renseigner pour tous les conducteurs et les piétons , et éventuellement les passagers (si disponible).
Taux d'alcoolémie non précisé	À remplir <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 ».
Infractions relevées non précisées	Détailler dans l'ordre d'importance les éventuelles infractions commises (2 max). Codification : format NATINF (5 caractères par infraction, calés à droite). Veiller à la cohérence avec le champ « présumé responsable ».
Responsabilité présumée non renseignée	Donner une indication sur la responsabilité présumée de l'usager au moment de la rédaction de la fiche et indépendamment des résultats de la procédure judiciaire . Vérifier la cohérence avec « infraction NATINF ».

CONNAISSANCE DES VÉHICULES IMPLIQUÉS	
Constat	Rappels
Lieu d'immatriculation non précisé ou erroné	Numéro du département ou du pays codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche. <u>Véhicules immatriculés en France</u> . Pour l'ancien système d'immatriculation : indiquer le numéro du département situé sur la plaque, pour le nouveau système d'immatriculation prendre le « champ C.3 » du certificat d'immatriculation. <u>Pour les véhicules immatriculés à l'étranger</u> , indiquer le code du pays (trois lettres au maximum). Pour les bicyclettes, voiturettes, trains, tramways, engins spéciaux, tracteurs agricoles et véhicules non identifiés, <u>cette variable est sans objet</u> . <u>Cas particuliers :</u> - Véhicule de corps diplomatiques : mettre CD calé à gauche ; - Véhicule de l'administration française : mettre F calé à gauche ; - Véhicule militaire : mettre MIL calé à gauche.
Sens de circulation non précisé	Préciser le sens de circulation de chaque véhicule. <u>En interurbain</u> , préciser si les PR ou PK sont croissants ou décroissants. <u>En urbain</u> , le sens de circulation est déterminé à partir des adresses postales.
Date de mise en circulation du véhicule non précisée	Préciser 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.
Type de véhicule non mentionné	Mettre le code CNIT (Code national d'identification des types) : rubrique (D.2.1) sur les nouvelles cartes grises (à partir de 2005, le code CNIT est passé à 15 caractères). Anciennes cartes : recopier le code écrit sous le « type de véhicule ». Pour les motocyclettes récentes, le code CNIT se trouve au même endroit que pour les VL. Pour les motocyclettes plus anciennes, recopier à partir de la carte grise la puissance en deux chiffres cadrés à gauche. Laisser une case vide et recopier le genre sur 4 caractères : MTL1, MTL2, MTL3, MTTE, etc.

ANNEXE 2

LA SECURITE ROUTIERE (ONISR)

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTRIEL DE

**Guide de rédaction
du
bulletin d'analyse des
accidents corporels de la
circulation
(BAAC)**

mise à jour mai 2014



Avertissement

La présente version annule et remplace les versions précédentes dont la dernière en date de mars 2013. Elle concerne la fiche BAAC dans son format de 2006.

Préface

Le fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « fichier BAAC », regroupe les bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (ou BAAC) que les forces de l'ordre renseignent pour chaque accident corporel porté à leur connaissance.

L'article R. 231-1 du code de la route dispose que tout conducteur ou usager impliqué dans un accident de la circulation doit avertir ou faire avertir les services de police ou de gendarmerie si une ou plusieurs personnes ont été blessées ou tuées dans l'accident.

Ce fichier constitue une base de données d'information indispensable pour connaître l'état et l'évolution de l'insécurité routière. Ses exploitations statistiques orientent les politiques nationales et locales de sécurité routière.

L'Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) est chargé de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité conformément au décret du 15 mai 1975 relatif au comité interministériel de la sécurité routière (CISR). Ces statistiques ont été labellisées le 4 juin 2013 par l'Autorité de la statistique publique.

À ce titre, l'ONISR publie ce guide pour une meilleure utilisation de la codification des BAAC et dans le souci d'améliorer la précision des données renseignées. Des précisions sont apportées sur les définitions concernant la plupart de ces variables, ce qui contribue à renforcer la qualité du fichier. Cette qualité s'obtient par :

- l'exhaustivité de l'enregistrement des accidents, définie par l'arrêté du 27 mars 2007 fixant les conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière et leurs conséquences médicales ;
- le renseignement le plus complet possible de toutes les variables ;
- l'homogénéité au niveau national des informations recueillies.

Chaque nouvelle édition apporte des éclairages complémentaires sur la définition des variables et sur la « jurisprudence » relative aux accidents à intégrer au fichier BAAC établies par l'ONISR.

Tout questionnement sur la codification du BAAC est à adresser à l'ONISR (onisr.dscr@interieur.gouv.fr). Les réponses sont mises en ligne sur le site intranet métier des observatoires locaux de la sécurité routière (<http://observatoire-sr.metier.i2/>).

Pour tout accident mortel dont le déclassement est envisagé (par exemple en cas d'homicide volontaire, de suicide ou de malaise ayant conduit à un décès avant l'accident), les observatoires départementaux (ODSR) doivent adresser les rapports des forces de l'ordre (procès verbal ou à défaut copie de la main courante) et justificatifs complémentaires d'autres intervenants (médecin, procureur) à l'ONISR (onisr.dscr@interieur.gouv.fr) pour décision finale.

Sommaire

Avertissement.....	2
Préface.....	2
Sommaire	3
Définition de l'accident corporel de la circulation routière.....	5
Note de présentation du guide	11
Rubrique CARACTÉRISTIQUES.....	15
DATE.....	16
HEURE.....	17
LUMIÈRE.....	18
CODE INSEE DU LIEU ACCIDENT	19
LOCALISATION.....	20
INTERSECTION.....	21
CONDITION ATMOSPHÉRIQUE	22
TYPE DE COLLISION	23
ADRESSE POSTALE.....	24
COORDONNÉES GPS.....	25

Rubrique LIEUX.....26

CODE ROUTE.....	27
CATÉGORIE ADMINISTRATIVE.....	28
VOIE.....	30
RÉGIME DE CIRCULATION	31
NOMBRE TOTAL DE VOIES DE CIRCULATION	32
VOIE SPÉCIALE.....	33
PROFIL EN LONG.....	34
POINT KILOMÉTRIQUE OU REPÈRE.....	35
TRACÉ EN PLAN	37
LARGEUR.....	38
ÉTAT DE SURFACE	39
AMÉNAGEMENT INFRASTRUCTURE.....	40
SITUATION DE L'ACCIDENT	41
PROXIMITÉ D'UNE ÉCOLE.....	42

Rubrique VÉHICULES43

LETRE CONVENTIONNELLE (véhicules)	44
CODE ROUTE	45
VÉHICULE OU CONDUCTEUR EN FUITE	46
SENS DE CIRCULATION	47
CATÉGORIE ADMINISTRATIVE (véhicules)	48
IMMATRICULATION	51
DATE DE 1 ^{ère} MISE EN CIRCULATION	52
TYPE VÉHICULE ou code CNIT	53
APPARTENANT À	55
VÉHICULE SPÉCIAL	56
FACTEUR LIÉ AU VÉHICULE	57
ASSURANCE	58
OBSTACLE FIXE HEURTÉ	59
OBSTACLE MOBILE HEURTÉ	61
POINT DE CHOC INITIAL	62
MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT	63
NOMBRE D'OCCUPANTS DANS LE TC (conducteur compris)	65

Rubrique USAGERS66

LETRE CONVENTIONNELLE (usagers)	67
PLACE DANS LE VEHICULE	68
RESPONSABLE PRÉSUMÉ	69
CATÉGORIE D'USAGER	70
GRAVITÉ	71
CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE	72
SEXE	73
RÉSIDENCE DÉPARTEMENT OU PAYS	74
DATE DE NAISSANCE : mois et année	77
FACTEUR LIÉ À L'USAGER	78
ALCOOLÉMIE	79
TAUX D'ALCOOL	80
PERMIS DE CONDUIRE	81
DATE D'OBTENTION DU PERMIS (pour le véhicule conduit)	82
TRAJET	83
1 ^{ère} et 2 ^{ème} INFRACTIONS	84
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ (existence)	85
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ (utilisation)	86
MANŒUVRE DU PIÉTON (localisation)	87
MANŒUVRE DU PIÉTON (action)	88
MANŒUVRE DU PIÉTON (état du piéton)	89
DROGUE PAR DÉPISTAGE	90
DROGUE PAR PRISE DE SANG	91

La fiche BAAC.....91

Les 20 principales erreurs ou imprécisions constatées dans les BAAC.....92

Définition de l'accident corporel de la circulation routière

1. Définitions réglementaires

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation précise les définitions applicables.

Les statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière sont établies en fonction des définitions suivantes :

a) Accident :

Un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui :

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

b) Usagers :

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 ;
- les victimes : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- les tués : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;
- les blessés : victimes non tuées.

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures ;
- les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Le décompte des jours pour une victime tuée est de 30 jours francs à compter de la date de l'accident.

Le décompte des jours pour une victime hospitalisée est d'un jour franc à compter de la date de l'accident.

2. Traitement des bulletins d'analyse des accidents corporels

Les bulletins d'analyse des accidents corporels (BAAC) sont :

- rédigés par les forces de l'ordre et transmis au fichier national par les directions générales de la gendarmerie et de la police dans les 2 mois qui suivent l'accident ;
- les BAAC font ensuite l'objet d'un contrôle de conformité au niveau national puis local avant d'être « publiés », c'est à dire validés par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR).

L'objectif est de pouvoir disposer des éléments statistiques dans les 3 mois qui suivent l'accident et notamment au moment de la clôture annuelle du fichier le 15 avril de chaque année.

3. Cas concrets d'application

Tout conducteur ou tout usager de la route impliqué dans un accident de la circulation doit, si une ou plusieurs personnes ont été blessées ou tuées dans un accident de la circulation avertir ou faire avertir les services de la police ou de gendarmerie (article R. 231-1 du code de la route).

En charge de l'administration et de la diffusion des statistiques d'accidentalité aux termes du décret du 15 mai 1975 relatif au CISR, l'ONISR a constitué de longue date des règles d'application de ces définitions. Elles sont à l'attention des services ayant pour mission l'édition d'une fiche BAAC.

Tel est le cas des forces de l'ordre dès lors que les accidents signalés répondent aux définitions réglementaires de l'arrêté du 27 mars 2007, qu'ils donnent lieu ou non à l'établissement d'une procédure judiciaire.

Les forces de l'ordre et les observatoires départementaux de la sécurité routière doivent veiller à la stricte application de ces définitions : elles garantissent la qualité statistique des données et leur pertinence par rapport aux analyses de l'accidentalité routière.

Les trois conditions nécessaires et suffisantes à la classification d'un accident en accident corporel de la circulation sont :

- o La présence d'au moins une victime ;
- o L'ouverture à la circulation publique ;
- o L'implication d'au moins un véhicule.

Le principe de base est de retenir tous les accidents répondant à ces critères quel que soit l'événement causal. Toutefois, il ne doit pas résulter d'un acte intentionnel de type suicide ou homicide.

Quelques exemples ci-dessous sont proposés à titre d'illustration. Tout autre accident atypique doit être soumis à l'ONISR, via l'ODSR, pour décision d'édition ou non d'une fiche BAAC.

3.1. L'accident de la circulation

Cas concrets d'application	Émission d'une fiche BAAC
Un accident de la circulation pour lequel il existe une présomption de suicide pour l'une des personnes impliquées ou si le suicide est avéré.	Non, si validation formelle du procureur et en l'absence de victimes collatérales parmi les usagers de la route
Un accident de la circulation consécutif à un homicide volontaire, une tentative d'homicide volontaire ou d'une atteinte volontaire à l'intégrité de sa propre personne.	Non, si validation formelle du procureur et en l'absence de victimes collatérales parmi les usagers de la route
Un accident de la circulation consécutif à la chute d'arbres ou de pierres non volontaire sur un véhicule roulant.	Oui
Un accident de la circulation faisant une personne blessée dans son jardin consécutivement à une sortie de chaussée d'un véhicule.	Oui
Un accident de la circulation comprenant la chute d'un véhicule dans une rivière après une sortie de chaussée.	Oui
Un accident de la circulation consécutif à un choc contre un animal sauvage ou domestique ou à son évitement	Oui
Un accident de la circulation consécutif à une balle perdue lors d'une partie de chasse.	Oui
Un accident consécutif à l'ouverture de la portière d'un véhicule en stationnement par un passager blessant un piéton.	Oui
Un accident consécutif au déplacement d'un véhicule sans conducteur en l'absence de frein à main serré.	Oui
L'incendie volontaire d'un véhicule en stationnement.	Non
Un accident survenant sur un chantier routier et n'impliquant pas de véhicules ou piétons issus de la circulation publique.	Non

Cas particulier des accidents faisant suite à des malaises :

Les malaises peuvent constituer à la fois l'une des causes des accidents corporels mais également l'une des conséquences au même titre qu'un dommage corporel. Ils imposent la rédaction d'un BAAC.

Seules les situations où le conducteur ou le piéton décède d'un malaise avant un choc éventuel et ne génère pas d'autre victime seront exonérées de la rédaction d'un BAAC. Ce cas, *a priori* très rare, devra être confirmé par un certificat médical attestant le décès avant l'accident et validé par l'ONISR (cf. préface).

3.2. La présence d'une victime

Est considérée comme victime une personne ayant reçu des soins médicaux. Il s'agit d'un ensemble d'interventions dispensées par un professionnel de santé. Elles sont pratiquées dans le contexte d'une relation d'aide et se rapportant à la santé.

Les sapeurs-pompiers ne sont pas considérés comme des professionnels de santé (sauf les médecins).

De fait, n'est pas classé comme accident corporel l'accident uniquement matériel, toutes les personnes impliquées étant indemnes.

Est considéré comme un accident de la circulation un accident survenant sur une voie ouverte au public, impliquant au moins un véhicule et dont au moins une personne concernée est :

Cas concrets d'application	Émission d'une fiche BAAC
Une personne recevant des soins médicaux mais ne présentant pas une incapacité temporaire de travail (ITT).	Oui
Une personne recevant des soins médicaux dans un cabinet médical.	Oui
Une personne blessée ou tuée dans un accident suite à un malaise.	Oui
Une personne <u>décédée</u> d'un malaise <u>avant</u> l'accident (sur justification par certificat médical) et sans tiers.	Non (après validation par l'ONISR)
Une personne victime d'un malaise <u>après</u> l'accident	Oui

Cas particulier des piétons :

Sont assimilées à des piétons au sens de l'article R. 412-34 du code de la route, les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou d'infirme, les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur, les infirmes qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes ou circulant à l'allure du pas.

Situation	Émission d'une fiche BAAC
Un accident n'impliquant qu'un ou des piéton(s).	Non
Un accident entre une personne en patins à roulettes, patinette ou rollers et un piéton.	Non
Un accident impliquant une personne poussant un engin.	Oui, la victime est un piéton
Un accident impliquant un automobiliste sorti de son véhicule.	Oui, la victime est un piéton
Un accident entre un véhicule et une personne en patins à roulettes, patinette ou roller.	Oui, la victime est un piéton
Un accident impliquant un motocycliste blessé après être tombé de son engin.	Oui la victime est considérée comme étant un motocycliste et non comme un piéton
Un accident impliquant un véhicule poussé par son conducteur.	Oui, mais la victime est considérée comme étant un conducteur et non comme un piéton
Un accident impliquant un cycliste ayant mis pied à terre.	Oui, la victime est considérée comme étant un cycliste et non comme un piéton

3.3. L'ouverture à la circulation publique

L'article R. 110-1 du code de la route précise que ce code ne s'applique qu'aux voies ouvertes à la circulation publique. Sauf disposition contraire, sont donc exclues les voies privées et toute voie strictement interdite à tout véhicule par décision permanente de l'autorité investie du pouvoir de la circulation.

Le fait de savoir si une voie est ouverte ou non à la circulation publique fait l'objet d'une importante jurisprudence. Est considéré comme accident de la circulation, un accident impliquant un véhicule, faisant au moins une victime et survenant sur :

Situation	Émission d'une fiche BAAC
Un chemin rural ou vicinal carrossable ou non.	Oui
Une route forestière non carrossable sans signalisation d'interdiction de circulation ou sans présence de barrière.	Oui
Une route où se déroule une course ou une épreuve sportive et dont l'arrêté ne prévoit pas l'interdiction de la circulation.	Oui
Les parkings et aires de stationnement des voies ouvertes aux publics (type aire d'autoroute).	Oui
La cour d'une gare, les voies d'accès à un aéroport.	Oui
Un trottoir, une zone piétonne.	Oui
Une piste cyclable, une voie verte.	Oui
Une route inondée.	Oui
Une voie de circulation neutralisée pour travaux.	Oui

N'est pas considéré comme un accident de la circulation un accident survenant sur :

Situation	Émission d'une fiche BAAC
Un chemin de terre exclusivement destiné à la desserte d'un champ.	Non
Une voie privée dûment matérialisée ou signalisée comme telle.	Non
Un parking d'un commerce ou d'un centre commercial dans la mesure où il est exclusivement réservé aux clients.	Non
Une allée qui dessert uniquement le parc de stationnement privé des occupants d'un immeuble.	Non

3.4. L'implication d'au moins un véhicule

L'arrêté du 27 mars 2007 s'applique à tous les véhicules et pas seulement aux véhicules routiers. Un véhicule est un engin susceptible de se mouvoir par un dispositif propre, que ce soit par un moteur, mais aussi par un animal ou un pédalier.

Est considéré comme un accident de la circulation, un accident survenant sur une voie ouverte au public, faisant au moins une victime et impliquant :

Situation	Émission d'une fiche BAAC
Une voiture de personne à mobilité réduite propulsée de type L6e (vitesse de plus de 6 km/h).	Oui
Un engin de déplacement personnel type Segway ou autre.	Oui
Une bicyclette sur une voie verte.	Oui
Une bicyclette seule ou heurtant un piéton sur chaussée ou sur trottoir.	Oui
Une bicyclette à pédalage assisté dont vélo d'assistance électrique.	Oui
Une machine agricole – un véhicule forestier.	Oui
Un véhicule d'intérêt général prioritaire (véhicule de police, douane, lutte contre l'incendie, etc.).	Oui
Un véhicule militaire.	Oui
Une calèche hippomobile ou cheval monté.	Oui
Une moto-cross.	Oui (la catégorie appliquée à ce véhicule est « autre »)
Un petit train touristique.	Oui
Un tramway ou train sur les intersections, passages à niveau, passages piétons, voies communes ou partagées.	Oui (y compris contre un piéton. Le conducteur et les autres personnes impliquées dans le tramway/train sont comptabilisés mais pas décrits s'ils sont indemnes)

Note de présentation du guide

1. Objectif du guide

Le présent guide a pour objet de faciliter le travail de saisie des données du BAAC (bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation). Le BAAC a connu plusieurs modifications dont la dernière date de 2006.

2. La structure et le contenu du BAAC

2.1. La structure du BAAC et les liens entre les rubriques

2.1.1. Structure et terminologie du BAAC

Il s'agit d'une base de données qui regroupe les variables décrivant de façon précise les « caractéristiques », les « lieux », les « véhicules » et les « usagers » impliqués dans un accident.

Chaque variable est codifiée à l'aide d'un ensemble de valeurs. Par exemple, la variable « catégorie administrative du véhicule » est décrite avec 21 valeurs qui vont de la « bicyclette » au « tracteur agricole ». Compte tenu de la nature très différente de ces variables, celles-ci sont découpées en 4 RUBRIQUES :

1. La RUBRIQUE DES CARACTERISTIQUES qui décrit les circonstances générales de l'accident.
2. La RUBRIQUE DES LIEUX qui peuvent être multiples dans le cas des intersections.
3. La RUBRIQUE DES VEHICULES impliqués.
4. La RUBRIQUE DES USAGERS impliqués.

Ces quatre rubriques sont précédées d'un identifiant : il précise plus particulièrement l'unité des forces de l'ordre à l'origine de la fiche BAAC.

2.1.2. Les liens entre les rubriques

Chacune des variables contenues sous une rubrique doit pouvoir être reliée aux variables des autres. Par exemple, il peut être nécessaire de connaître les véhicules dans lesquels se trouvaient les usagers lors de l'accident et sur quel type de voie circulaient ces véhicules. C'est ce que l'on appelle établir un lien entre les variables qui décrivent un accident.

Ce lien est établi par le biais de deux variables :

- Le CODE ROUTE ;
- La LETTRE CONVENTIONNELLE.

Cette codification particulière permet de relier entre elles les variables des trois rubriques « lieux », « véhicules » et « usagers ».

- Le CODE ROUTE affecte à chaque voie un numéro d'ordre : 1, 2, 3, etc. Ce numéro est systématiquement repris pour chaque véhicule impliqué et circulant sur la voie précédemment décrite.
- La LETTRE CONVENTIONNELLE affecte à chaque véhicule impliqué une lettre : A, B, C, etc. Cette lettre conventionnelle est systématiquement reprise pour toutes les personnes à l'intérieur du véhicule et pour les piétons ayant été heurtés par le véhicule.

2.2. Le contenu du BAAC

2.2.1 Caractéristiques de l'accident

Cette rubrique regroupe les variables générales de l'accident telles que la date, le jour, les conditions atmosphériques, etc.

Cette rubrique comprend également la « localisation de l'accident » qui est codifiée par la variable « coordonnées GPS » renseignée sous la rubrique sur les caractéristiques de l'accident.

Le renseignement de ces variables est très important. Elles permettent de localiser avec précision l'accident et de pouvoir mener des actions ciblées sur les lieux où ils se produisent réellement (contrôles routiers, aménagements de sécurité, etc.).

Dans le cas de l'urbain, cette variable peut être complétée par une adresse postale précise.

Dans le cas de l'interurbain, cette variable peut être complétée par le « P.R. » (Point Repère) (voir rubrique « les lieux »).

2.2.2. Les lieux

Cette rubrique regroupe les variables qui décrivent l'infrastructure routière avec la ou les voies sur lesquelles circulaient les véhicules et les usagers impliqués. Dans le cas des intersections, plusieurs voies sont alors décrites.

Les informations contenues dans ces variables concernent aussi bien l'aspect administratif (ex : catégorie administrative de la route : route nationale, route départementale, etc.) que l'aspect géométrique (tracé, profil, etc.) et même l'aspect aménagement et environnement.

2.2.3. Les véhicules

Cette rubrique regroupe les variables qui décrivent les véhicules impliqués. Ils doivent impérativement être rattachés à une voie de circulation (cf. § 2.1.2.).

Les variables de cette rubrique concernent aussi bien les aspects administratifs (catégorie administrative du véhicule, etc.) que les aspects techniques (les manœuvres, les obstacles heurtés...).

2.2.4. Les usagers

Cette rubrique regroupe les variables décrivant chaque usager impliqué dans un accident, lesquelles doivent impérativement être rattachées à un véhicule (cf. § 2.1.2.).

Ces variables couvrent des domaines très variés comme la place dans le véhicule, l'alcoolémie, le type de trajet effectué lors de l'accident, etc.

Sous cette rubrique se trouve une variable fondamentale, à savoir la « gravité des blessures ». Comportant quatre valeurs, « indemne », « tué à trente jours », « blessé hospitalisé » ou « blessé léger », elle permet de connaître les enjeux de santé publique de l'insécurité routière.

On rappellera que sa définition a été modifiée au 01/01/2005 dans un souci d'harmonisation de la statistique au niveau européen.

3. Structure et supports du guide de codification

3.1. La structure du guide

La structure du présent guide est semblable à celle du BAAC.

Les variables sont regroupées par rubrique et chaque variable fait l'objet d'une fiche qui présente :

- Sa définition ;
- Son intérêt et l'utilisation qui en est faite ;
- La codification des valeurs qui décrivent la variable complétée par quelques schémas lorsque cela est nécessaire ;
- La mention de certains aspects particuliers ou de difficultés propres à la variable.

En annexe au guide, le taux de remplissage des variables dans le fichier BAAC finalisé pour les années 2009 à 2011 cumulées est indiqué, lorsqu'il fait sens. Cette information permet d'identifier les variables pour lesquelles le volume quantitatif d'informations dans le BAAC doit progresser.

3.2. Les différents supports

Le présent guide peut être utilisé sous deux formes :

- Un document regroupant les fiches techniques de chaque variable ;
- Une aide en ligne adaptée et utilisable dans le logiciel de saisie des données dans le BAAC.

4. Conclusion

Les délais d'intégration des BAAC dans le fichier national doivent être compatibles avec la date de clôture annuelle du fichier national. Aussi, les BAAC devront impérativement être transmis au fichier national des accidents **dans les trois mois qui suivent l'accident**.

La bonne saisie des informations codifiées dans le BAAC fait partie intégrante du processus de connaissance de l'insécurité routière. Les politiques nationales et locales de sécurité routière s'appuient sur les résultats des exploitations statistiques de la base de données ainsi constituée. Toutes les erreurs dans la saisie de ces variables peuvent donc conduire à des erreurs de diagnostic préjudiciables à la réduction de l'accidentalité routière.

Cette base contient un grand nombre d'informations de nature très différente et faisant appel à des domaines de connaissance parfois très divers : réglementation, administration, techniques routières, médecine, etc.

Pour cela, le personnel des forces de l'ordre chargé de la saisie du fichier BAAC ne doit pas hésiter à faire appel, si nécessaire, aux personnels des observatoires départementaux de sécurité routière. Ils sont présents dans les directions départementales des territoires (DDT), elles-mêmes placées sous l'autorité des préfets de département.

<p>Variables de la rubrique CARACTÉRISTIQUES :</p> <p>Date Heure Lumière Code INSEE du lieu accident Localisation Intersection</p> <p>Condition atmosphérique Type de collision Adresse postale Coordonnées GPS Identifiant accident</p>	<p>Rubrique CARACTÉRISTIQUES</p>
<p>Variables de la rubrique LIEUX :</p> <p>Code route Catégorie Voie Régime de circulation Nombre total de voies de circulation Voie spéciale Profil en long</p> <p>Point kilométrique ou repère Tracé en plan Largeur Etat de la surface Aménagement infrastructure Situation de l'accident Proximité d'une école</p>	<p>Rubrique LIEUX</p>
<p>Variables de la rubrique VÉHICULES :</p> <p>Lettre conventionnelle Code route Véhicule ou conducteur non identifié Sens de circulation Catégorie administrative Immatriculation Date de 1^{ère} mise en circulation Code CNIT</p> <p>Appartenant à Véhicule spécial Facteur lié au véhicule Assurance Obstacle fixe heurté Obstacle mobile heurté Point de choc initial Manœuvre principale avant l'accident Nombre d'occupants dans le TC</p>	<p>Rubrique VÉHICULES</p>
<p>Variables de la rubrique USAGERS :</p> <p>Lettre conventionnelle Place dans le véhicule Responsable présumé Catégorie Gravité Catégorie socio-professionnelle Sexe Résidence département ou pays Date de naissance Facteur lié à l'usager Alcoolémie</p> <p>Taux d'alcoolémie Permis de conduire Date d'obtention Trajet 1^{ère} et 2^{ème} infractions P.R. Equipement de sécurité (existence) Equipement de sécurité (utilisation) Manœuvre du piéton (localisation) Manœuvre du piéton (action) Manœuvre du piéton (piéton) Drogue par dépistage Drogue par prise de sang</p>	<p>Rubrique USAGERS</p>

Rubrique CARACTÉRISTIQUES

CARACTÉRISTIQUES

DATE

Définition de la variable

Cette variable enregistre la date de l'accident et fait partie intégrante de l'identifiant de l'accident.

Intérêts de la variable

- Constitue une entrée pour rechercher les accidents sur une période définie ;
- Permet de suivre les évolutions de l'accidentalité dans le temps.

Codification et définition des valeurs

« Jour – Mois – An »

La date est codifiée sur 6 caractères :

- Jour : de 01 à 31 selon les mois ;
- Mois : de 01 à 12 ;
- Année : saisie des 2 chiffres.

Exemple : 5 avril 2001 – 050401

Point particulier :

- La date à saisir est la date de l'accident et non celle de réalisation du BAAC ou de la procédure.
- La date n'est codée que sur 6 caractères dans le BAAC par contre elle est sur 8 caractères dans les autres outils informatiques d'exploitation de BAAC.

HEURE

CARACTERISTIQUES

Définition de la variable

Cette variable renseigne sur l'heure de l'accident et fait partie intégrante de l'identifiant de l'accident.

Intérêt de la variable

- Permet de comparer l'accidentalité aux différentes heures ;
- Permet de situer des enjeux d'accidents par rapport à des variations de trafic ou d'activités dans la journée.

Codification et définition des valeurs

« Heure – Minute »

L'heure est codifiée sur 4 caractères hh, mm.

Heures : de 00 à 23 ;

Minutes : de 00 à 59.

Exemples : 00 heure 01 minute – 0001
23 heures 59 minutes – 2359

Points particuliers :

- Pour les accidents se produisant à minuit, saisir 0001 (ne jamais saisir 0000 pour des questions informatiques).
- L'heure exacte à saisir est celle de l'accident et non pas l'heure d'arrivée sur les lieux.
- L'heure de l'accident doit être cohérente avec les variables « lumière » et « mois » en fonction de la saison.

LUMIÈRE

Définition de la variable

Cette variable décrit la luminosité ambiante dans laquelle l'accident s'est produit. Le crépuscule ou l'aube décrit une situation de lumière réduite limitant la visibilité.

Intérêt de la variable

Permet de mieux cerner les problèmes liés à la visibilité selon l'état de la lumière et être le révélateur pour la mise en place d'études spécifiques et de politiques de sécurité routière.

Codification et définition des valeurs

- 1 Plein jour
- 2 Crépuscule ou aube
- 3 Nuit sans éclairage public
- 4 Nuit avec éclairage public non allumé
- 5 Nuit avec éclairage public allumé

Code 2 « crépuscule ou aube » : cette codification se fait si l'accident se produit pendant la période se situant peu avant le lever du soleil (aube) ou peu après le coucher du soleil (crépuscule du soir) où la lueur du jour subsiste.

Point particulier :

- Tunnel : saisie de la condition d'éclairage à l'extérieur du tunnel. Exemple : pour un accident survenu en tunnel à 12 heures, la variable lumière sera codifiée « *plein jour* ». Si c'est la nuit, la codification sera 4 ou 5 selon l'éclairage dans le tunnel.

CODE INSEE DU LIEU ACCIDENT

Définition de la variable

Cette variable renseigne sur la codification administrative du lieu où l'accident s'est produit. Il s'agit des numéros du département et de la commune du lieu de l'accident (code INSEE et non code postal).

Intérêts de la variable

- Permet d'effectuer des sélections des accidents à partir des codes départements et communes, dans une base d'accidents nationale, régionale ou départementale. Ces codes sont indispensables pour des études comparatives ou les statistiques générales ;
- Permet de rechercher pour chaque commune, et par extension pour le canton, la circonscription ou tout autre regroupement, le nombre d'accidents, leurs caractéristiques.

Codification et définition des valeurs

« Département – Commune »

Le numéro de département est codé sur 2 ou 3 chiffres calés à gauche.

Exemples : Ain : 01 ;
Landes : 40 ;
Guadeloupe : 971 ;
Corse du sud : 201.

Le numéro de commune est un code donné par l'INSEE (Institut national de la statistique et des études économiques). Le code comporte 3 chiffres calés à droite.

Exemple : La Bourboule : 047.

Point particulier :

- Lorsque l'axe de la route constitue la limite de deux communes, on prendra par convention la commune où circulait le véhicule de l'utilisateur présumé responsable.

LOCALISATION

Définition de la variable

Le lieu d'un accident est défini :

- hors agglomération lorsqu'il survient à « l'extérieur » des panneaux d'agglomération EB10 et EB20 ;
- en agglomération lorsqu'il survient à « l'intérieur » des panneaux d'agglomération EB10 et EB20.

Intérêts de la variable

- Permet de distinguer les accidents en rase campagne et en agglomération dont les enjeux sont différents en nombre et en gravité ;
- Un sous-découpage est opéré ensuite par le portail accident pour les agglomérations selon le nombre d'habitants de la commune pour mesurer plus précisément les enjeux de sécurité réels, en fonction de la taille de l'agglomération.

Codification et définition des valeurs

- 1 Hors agglomération
- 2 En agglomération

Code 2 « En agglomération » : Un accident est déclaré en agglomération s'il se produit entre les panneaux EB10 (entrée d'agglomération) et EB20 (fin d'agglomération).



Points particuliers :

- Les zones non urbanisées à l'intérieur des panneaux d'agglomération doivent être codées « *en agglomération* ».
- Les lieux-dits et hameaux non signalés par des panneaux EB10 et EB20 ne sont pas considérés comme des agglomérations et doivent être codés « *hors agglomération* ».

INTERSECTION

Définition de la variable

Une intersection est le lieu où se rencontrent au moins 2 voies de circulation. Un accident sera codifié en intersection s'il se produit à l'intérieur de celle-ci ou à proximité immédiate. Cette proximité est appréciée selon si l'accident est en relation avec l'approche de l'intersection.

Intérêt de la variable

Les intersections constituent des points de conflits entre usagers où surviennent de nombreux accidents. Différencier la configuration des lieux peut permettre d'identifier des spécificités.

Codification et définition des valeurs

1 Hors Intersection

En Intersection ou à proximité immédiate

2 En X (4 branches)	6 Giratoire
3 En T (3 branches)	7 Place
4 En Y (3 branches)	8 Passage à niveau
5 À plus de quatre branches	9 Autre

La proximité est appréciée selon si l'accident est en relation avec l'approche de l'intersection. Généralement, cette proximité ne va pas au-delà de 150 mètres de part et d'autre de l'intersection hors agglomération et de 50 mètres en agglomération. Les extrémités pour chaque voie débutent et se terminent aux points les plus éloignés entre les points de divergence et de convergence de séparation de courants de sens opposé et les points de début et de fin des voies d'insertion.

Code 1 « hors intersection » : les accidents se produisant sur un parking ouvert à la circulation publique ou sur une piste cyclable (cas d'un accident avec deux vélos) sont codés "hors intersection".

Codes 6 et 7 « giratoire » et « place » : si une place est signalée comme un giratoire, le carrefour sera codé « giratoire », sinon il sera codé « place ». Si un rond-point n'est pas signalé comme un giratoire, il sera néanmoins codé « giratoire ».

Code 8 « passage à niveau » : lorsque l'accident a lieu aux abords d'un passage à niveau. On ne saisit le code « voie ferrée » de l'item « aménagement – infrastructure sous la rubrique « lieu » que s'il y a eu collision avec un train. Dans ce cas, le train doit être décrit sous la rubrique « véhicule ».

Code 9 « autre » : les accidents au droit ou à proximité d'une voie de tramways ainsi que les accidents survenant en intersections avec une piste cyclable sont codés « autres ».

Points particuliers :

- Dans le cas d'une collision frontale ou par l'arrière sur une route au niveau d'une intersection ou à proximité, l'autre route de l'intersection doit être décrite (rubrique « lieux »).
- Dans le cas d'un accident sur une bretelle d'échangeur (item 3 de l'item « aménagement – infrastructure à saisir), si l'accident a eu lieu à l'intersection de la bretelle avec la route qu'elle rejoint, les 2 voies sont renseignées. Si l'accident a eu lieu en section courante de la bretelle, l'accident est codifié « hors intersection ». Si l'accident a eu lieu dans la voie de décélération accédant à la bretelle, l'accident est codifié « en intersection ou à proximité immédiate ».

CONDITION ATMOSPHÉRIQUE

Définition de la variable

Cette variable décrit les conditions météorologiques au moment de l'accident.

Intérêt de la variable

Elle aide à mieux comprendre les conditions dans lesquelles s'est produit un accident. Ces informations permettent de :

- mieux adapter l'infrastructure et les équipements à certaines conditions atmosphériques qui risquent d'avoir un impact sur les circonstances d'un accident ;
- prévenir et sensibiliser les usagers aux contraintes météorologiques particulières à la suite d'analyse statistique du fichier BAAC (ex : le brouillard et les risques de collisions en chaîne par non-respect des vitesses et/ou des distances de sécurité).

Codification et définition des valeurs

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| 1 Normale | 6 Vent fort – Tempête |
| 2 Pluie légère | 7 Temps éblouissant |
| 3 Pluie forte | 8 Temps couvert |
| 4 Neige – Grêle | 9 Autre |
| 5 Brouillard – Fumée | |

Code 1 : une situation normale correspond à une situation où aucune des conditions codifiées ensuite n'est présente.

Code 7 « temps éblouissant » : luminosité difficile à supporter sans lunettes de soleil – soleil de face.

Code 8 « temps couvert » : qui nécessite de rouler réglementairement avec les feux de route.

Point particulier :

S'assurer de la cohérence avec la rubrique du BAAC qui précise l'état de la surface sous la rubrique « lieux » (indications relatives à certaines conditions atmosphériques).

TYPE DE COLLISION

Définition de la variable

Variable qui décrit l'orientation et les positions relatives de véhicules lors du choc à partir des 5 cas de collision.

Intérêt de la variable

Cette variable permet de classifier les accidents en fonction des types de collision et d'avoir une indication sur le déroulement de l'accident.

Codification et définition des valeurs

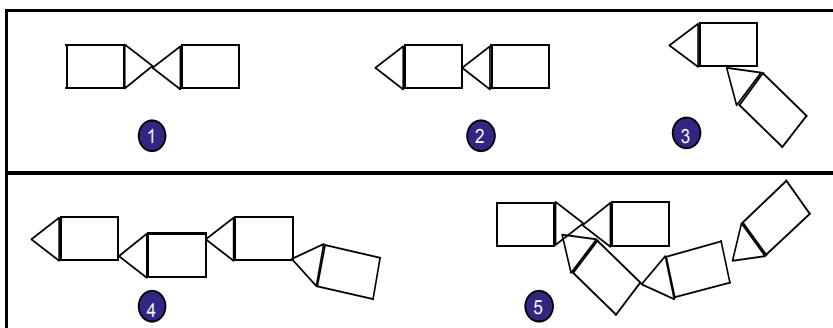
Véhicule contre véhicule (2 véhicules uniquement)

- 1 Frontale
- 2 Par l'arrière
- 3 Par le côté

3 véhicules et plus

- 4 En chaîne
- 5 Collisions multiples

- 6 Autre collision
- 7 Sans collision



Les types de collision, frontale, par l'arrière, par le côté, en chaîne et multiples ne s'appliquent que pour des accidents entre véhicules.

Codes 1, 2 et 3 « frontale », « par l'arrière » et « par le côté » : correspondent aux collisions entre 2 véhicules.

Code 4 « en chaîne » : correspond aux collisions en chaîne, impliquant au moins 3 véhicules.

Code 5 « collisions multiples » : correspond aux carambolages, impliquant au moins 3 véhicules.

Code 6 « autre collision » : destiné au choc d'un véhicule contre un obstacle fixe (arbre, tête de buse, etc.) ou mobile (piéton ou animal). Un usager qui perd le contrôle de son véhicule et vient heurter un autre véhicule en stationnement sera codifié « autre collision ».

Code 7 « sans collision » : pour tous les accidents impliquant un seul véhicule sans choc contre obstacle mobile ou fixe (sortie de route simple, accident avec tonneau, incendie, explosion...).

Points particuliers :

- Le choc contre un obstacle fixe ou mobile (piéton, animal) doit être codé par « autre collision ».
- Vérifier la cohérence entre le type de collision et le nombre de véhicules décrits.

ADRESSE POSTALE

Définition de la variable

Cette variable renseigne, lorsque cette information est disponible, le numéro, la nature (rue, avenue, boulevard, pont, etc.) et le nom de la voie où s'est produit l'accident.

Intérêt de la variable

Elle permet de pouvoir localiser précisément un accident, en complément des coordonnées GPS.

Codification et définition des valeurs

« Numéro, nature et nom de la voie »

All : allée	Espl : esplanade	R : rue
Av : avenue	Imp : impasse	RdPt : rond-point
Bd : boulevard	Pc : parc	Roc : rocade
Carf : carrefour	Pass : passage	Rte : route
Chm : chemin	Pl : place	Ruel : ruelle
Chs : chaussée	Pt : pont	Sq : square
Cot : côte	Prt : port	Vil : villa
Cit : cité	Pte : porte	ZI : zone industrielle
Cr : cour	Q : quai	ZAC : zone artisanale et commerciale

La nature de la voie doit être saisie selon la liste des abréviations préétablies (voir codes ci-dessus).

Dans le cas d'une route bornée qui traverse une agglomération, il convient de renseigner également le numéro de route et le « point repère » sous la rubrique « lieux ».

Points particuliers :

- En intersection, saisir l'adresse postale où se situe le véhicule présumé responsable au moment du choc.

- Vérifier la cohérence avec la variable « voie » de la rubrique « lieux » qui donne le code FINATO de la voie où s'est produit l'accident en agglomération.

COORDONNÉES GPS

CARACTERISTIQUES

Définition de la variable

Cette variable donne la position de l'accident, au moment du choc, par ses coordonnées géographiques en degré décimal.

Intérêt de la variable

Le remplissage de cette variable peut se substituer au point repère sur les routes non bornées et permettre un positionnement précis des lieux d'accident.

Codification et définition des valeurs

« Coordonnées GPS » sur 15 caractères

lieu	L a t i t u d e							L o n g i t u d e						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15

Le premier caractère est l'indicateur de provenance. Il sert à identifier la zone géographique :

- M** : On codera M tous les accidents se produisant en métropole ;
- A** : Pour les accidents se produisant dans les Antilles ;
- R** : Pour les accidents se produisant à la Réunion ;
- G** : Pour les accidents se produisant en Guyane ;
- Y** : Pour les accidents se produisant à Mayotte ;
- C** : Pour les accidents se produisant en Nouvelle Calédonie ;
- P** : Pour les accidents se produisant en Polynésie française ;
- S** : Pour les accidents se produisant à Saint Pierre et Miquelon.

Pour la métropole, il suffit de reporter les coordonnées géographiques en degrés décimaux.

Chaque coordonnée est stockée sur 7 positions, **2 avant la virgule et 5 après. La première position peut être le signe négatif.**

Exemple pour un accident se produisant à Brest (48°39540 ; -4°49610) :

Codification : M4839540-449610

M sert d'indicateur pour la métropole, 4839540 pour 48°39540 de latitude Nord et -449610 pour 4°49610 de longitude Ouest

Exemple pour un accident se produisant à Point-à-Pitre (16°1360 ; 61°310)

Codification : A16136006131000

A sert d'indicateur pour les Antilles, 161360 pour 16°1360 de latitude Nord et 61310 pour 61°310 de longitude Ouest.

Rubrique LIEUX

LIEUX

CODE ROUTE

Définition de la variable

Cette variable permet de rattacher le ou les véhicules impliqués à la route sur laquelle ils circulaient. Les routes sont énumérées à la suite (1, 2, 3, etc.).

Intérêt de la variable

Cette variable est indispensable pour assurer la cohérence de la structure des données.

LIEUX

Codification et définition des valeurs

Cas d'une route seule : code 1

Cas d'une intersection de routes de catégories différentes :

- Code 1 réservé à la catégorie administrative de la route de rang le plus élevé (dans l'ordre décroissant : autoroute, route nationale, route départementale, voie communale, autre) ;
- Code 2 pour la seconde route ;
- Code 3 pour la troisième route, etc.

Cas d'une intersection de routes de même catégorie :

- En général, code 1 réservé à la route dont le numéro est le plus petit (exemple RD5 en code 1 et RD25 en code 2) ;
- Code 2 pour la seconde route ;
- Code 3 pour la troisième route et ainsi de suite.

CATÉGORIE ADMINISTRATIVE

Définition de la variable

Cette variable définit la catégorie administrative de la route sur laquelle s'est produit l'accident. Dans le cas d'une intersection, la catégorie de chaque voie est précisée. Dans le cas d'un échangeur, les bretelles appartiennent par convention à la route de rang le plus élevé (autoroute, route nationale, route départementale, voie communale).

Intérêts de la variable

- Variable utile pour les gestionnaires des réseaux, en particulier pour la localisation des accidents. Elle est importante pour tous les domaines : les opérations de sécurité, les études en accidentologie, la politique de sécurité routière, les tableaux de bord de sécurité routière. Elle permet notamment de répartir les accidents en fonction du gestionnaire de la voirie ;
- Enfin, elle est indispensable pour géocoder les accidents, c'est-à-dire pour déduire leurs coordonnées géographiques à des fins de cartographie.

Codification et définition des valeurs

- 1 Autoroute
- 2 Route nationale (RN)
- 3 Route départementale (RD)
- 4 Voie communale (VC)
- 5 Hors réseau public
- 6 Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
- 9 Autre

Code 1 « autoroute » : voie de circulation à statut autoroutier, indiquée par les panneaux suivants :



Code 2 « route nationale » : route appartenant à l'Etat (RN).

Code 3 « route départementale » : route appartenant au département (RD).

Code 4 « voie communale » : route appartenant à la commune (VC).

Code 5 « hors réseau public » : les routes concernées sont gérées par des organismes ayant des missions publiques (par exemple : port autonome, aéroport).

Code 6 « parc de stationnement » : par exemple, parking de grande surface, parking d'aéroport.

Code 9 « autres » : les voies privées ouvertes à la circulation publique, les chemins ruraux ou chemins vicinaux, les routes forestières, les voies vertes, les voies privées de lotissement dûment signalées.

Points particuliers :

- Les RN en traversée d'agglomération sont à classer en RN. Egalement pour les RD.
- Les accidents sur les voies intercommunales sont codés « voies communales ».
- Pour les autoroutes, vérifier dans la variable « localisation » l'existence de l'item « hors agglomération ».
- Pour les accidents en agglomération sur voie communale, vérifier que l'adresse postale est remplie.
- Pour les accidents en rase campagne (hors agglomération), vérifier la compatibilité avec le régime de circulation, le numéro de la voie.

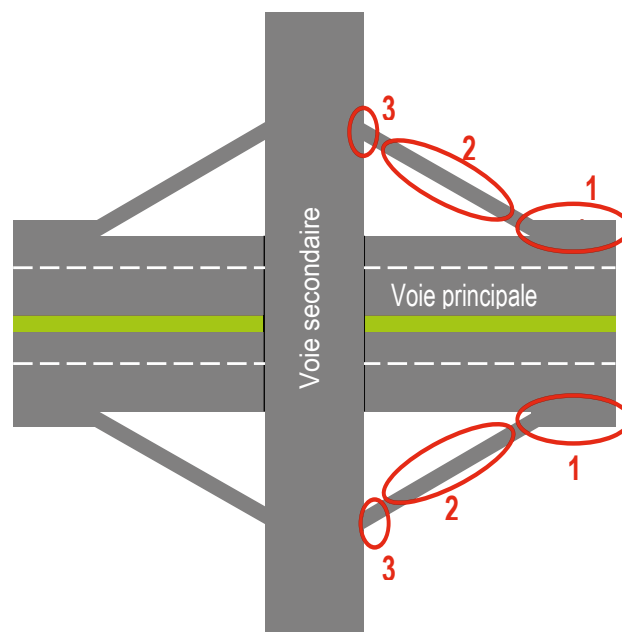
- Pour les accidents dans une bretelle, la catégorie administrative à codifier est celle de la voie de rang le plus élevé rattachée à la bretelle (cf. schéma).
- Une route express peut-être soit une route nationale, soit une route départementale.
- Le boulevard périphérique de Paris est une voie communale.

LIEUX

**En cas d'accident sur bretelle,
coder la catégorie administrative de la façon suivante :**

Zones 1 et 2 : voie principale

Zone 3 : voie secondaire



VOIE

Définition de la variable

Dans le cas général, les routes sont identifiées par un numéro suivi éventuellement d'un indice numérique ou alphabétique. En milieu rural, les voies communales ne sont pas toujours numérotées. En agglomération, elles portent en général un nom de rue (adresse).

Intérêt de la variable

Variable indispensable pour les opérations de sécurité et les études en accidentologie qui nécessitent la connaissance exacte de la localisation des accidents. Elle est indispensable pour géocoder les accidents.

LIEUX

Codification et définition des valeurs

Exemples de codification

Les abréviations A, RN, RD, VC ne doivent pas figurer (pour A6, coder uniquement 6) :

	Lettre indice				
	A				
	B				
	C				
	etc.				
	Bis : 2				
	Ter : 3				
	Numéro ou FINATO				
Autoroute A6				6	
Autoroute A6b				6	b
RN 221 bis		2	2	1	2
Code FINATO de la rue	1	7	3	3	M

Dans les grandes agglomérations, les rues font l'objet d'une codification particulière dite code FINATO. L'identification des échangeurs appartenant au réseau des routes départementales ou des voies communales, est définie par les gestionnaires de ces réseaux (voir le chapitre des cas particuliers).

RÉGIME DE CIRCULATION

Définition de la variable

Cette variable indique le régime de circulation de la route en section courante (sens unique, bidirectionnelle, etc.) pour l'ensemble des véhicules.

Intérêts de la variable

- Elle est utilisée à des fins statistiques et permet de préciser la connaissance de la sécurité des différents types de route (chaussées séparées ou uniques) ;
- Elle est importante pour les études sur l'infrastructure en fonction du type de profil en travers et du nombre de voies.

Codification et définition des valeurs

0 Sans objet

ROUTE :

- 1 À sens unique
- 2 Bidirectionnelle
- 3 À chaussées séparées
- 4 Avec voies à affectation variable

Code 0 « sans objet » : pour les parkings, etc.

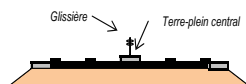
Code 1 « à sens unique » : route à chaussée unique à une ou plusieurs voies de circulation, avec une circulation autorisée dans un seul sens.

Code 2 « bidirectionnelle » : route à chaussée unique à une ou plusieurs voies de circulation, avec une circulation autorisée dans les deux sens.



Exemple : route bidirectionnelle à 3 voies

Code 3 « à chaussées séparées » : route subdivisée par des terre-pleins ou des îlots comportant donc plusieurs chaussées distinctes à une ou plusieurs voies de circulation.



Exemple : route à chaussées séparées à 2 X 2 voies

Code 4 « avec voie à affectation variable » : route à chaussée unique avec une circulation autorisée alternativement par sens.

Point particulier :

Le régime de circulation afférent à une zone 30 à sens unique avec double sens cyclable est à coder 1.

NOMBRE TOTAL DE VOIES DE CIRCULATION

Définition de la variable

Cette variable indique le nombre total de voies affectées à la circulation générale (**les deux sens sont confondus**), en section courante, hors bande d'arrêt d'urgence (BAU), accotement, trottoir et voies réservées : voie de stationnement, bande cyclable, voies bus, etc.

Les voies d'insertion ou de décélération ainsi que les voies lentes doivent être comptabilisées.

Intérêt de la variable

Elle est importante pour les études sur l'infrastructure en fonction du profil en travers de la route.

Codification et définition des valeurs

01 : Une voie de circulation, route à sens unique (alternée ou non) à une seule voie de circulation.

02 : Deux voies de circulation, route bidirectionnelle ou à sens unique avec deux voies de circulation.

03 : Trois voies de circulation, route bidirectionnelle à trois voies (quelle que soit l'affectation de la voie centrale) ou à sens unique à trois voies.

04 : Quatre voies de circulation, route à chaussées séparées à 2 X 2 voies ou route bidirectionnelle à 4 voies.

05 : Route à cinq voies et autre

Points particuliers :

- Une route bidirectionnelle sans marquage axial sera considérée comme à 2 voies de circulation.
- Éviter la confusion entre le nombre de voies en section courante et le nombre de voies à proximité des carrefours aménagés.
- Éviter la confusion entre le nombre de voies d'une chaussée et celui de la route dans le cas d'une route à chaussées séparées.
- Les voies de stationnement et les voies réservées ne sont pas à prendre en compte dans le calcul du nombre de voies.

VOIE SPÉCIALE

Définition de la variable

Cette variable permet l'identification des voies de circulation réservées non comptabilisées sous la rubrique précédente (même si aucun véhicule impliqué dans l'accident n'est concerné par ces voies spéciales).

Intérêt de la variable

Cette variable est utile pour des études relatives aux deux-roues et aux transports en commun.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Piste cyclable
- 2 Bande cyclable
- 3 Voie réservée

Code « piste cyclable » : voie cyclable physiquement séparée de la chaussée, en site propre ou sur le trottoir.

Code « bande cyclable » : voie cyclable matérialisée avec de la peinture sur la chaussée.

Code « voie réservée » : couloir réservé aux bus, aux taxis et aux vélos.

Point particulier :

Cette variable signale l'existence d'une voie réservée, indépendamment du fait que l'accident a lieu ou non sur cette voie. Si l'accident est survenu sur la voie réservée, on l'indiquera dans l'item sur la « *situation de l'accident* ».

PROFIL EN LONG

Définition de la variable

Cette variable décrit la déclivité de la route à l'endroit de l'accident.

Intérêt de la variable

Variable importante pour les aspects visibilité et vitesse des diagnostics de sécurité, ainsi que pour la sécurité des véhicules lourds.

Codification et définition des valeurs

- 1 Plat
- 2 Pente
- 3 Sommet de côte
- 4 Bas de côte

Code « pente » : Montée ou descente, elle s'apprécie visuellement.

LIEUX

POINT KILOMÉTRIQUE OU REPÈRE

Définition de la variable

Cette variable permet de localiser plus particulièrement en rase campagne le premier point de choc d'un accident par rapport au bornage existant de la route [point kilométrique (PK) sur autoroute et point repère (PR) hors autoroute]. Elle est renseignée en complément des coordonnées GPS de l'accident.

Intérêt de la variable

Le repérage des accidents est indispensable pour les opérations de sécurité (étude de zones d'accumulation d'accidents, diagnostic). L'absence de PK ou PR est préjudiciable pour toute analyse en accidentologie, ainsi que pour les calculs d'indicateurs de sécurité (taux, densité, etc.). Enfin, le PK ou PR est indispensable pour la géolocalisation des accidents notamment dans le système d'information géographique des outils informatiques d'exploitation du fichier des accidents.

Codification et définition des valeurs

« Numéro de borne (sur 4 caractères) – Mètres (sur 4 caractères) »

La distance entre deux points repères (PR) peut être supérieure ou inférieure à 1 000 m, le repérage d'un accident se fait par rapport au PR amont. Certaines routes départementales ou voies communales ne sont pas bornées, dans ce cas le PR est codifié 0 (zéro). Dans le cas où le point de choc de l'accident serait situé au PR zéro, celui-ci est codé à 1 mètre (ex : 0000 0001). Dans le cas de routes à chaussées séparées, il existe un bornage différent pour chaque sens de circulation, les bornes ne sont pas obligatoirement en regard de part et d'autre de la route. Dans le cas d'échangeurs, un PR est implanté en début de chaque bretelle.

Sur autoroute, la distance entre deux points kilométriques est, sauf exception, toujours égale à 1 000 mètres.

Le repérage se fait sur 8 caractères. Il se fait par rapport au PR ou PK le plus faible, augmenté de la distance qui sépare ce PR ou PK du point de choc initial.

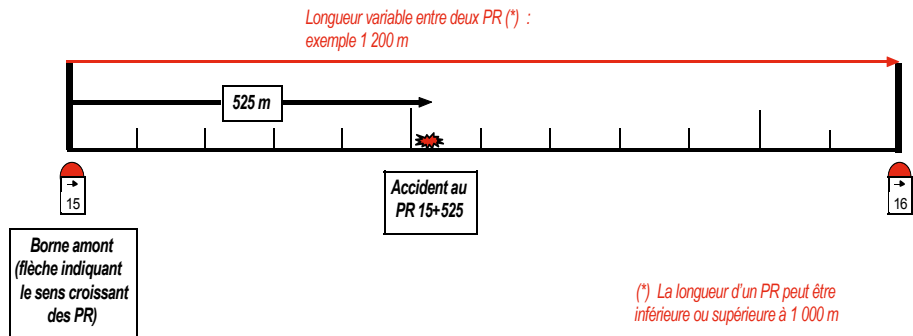
Exemples : **pour un PK** 30 km 50 m
 0 km 320 m
pour un PR 27 + 75 m
 29 + 1 235 m

POINT kilométrique ou repère (se référer par rapport à la borne amont)							
N° de borne				Mètres			
		3	0			5	0
		0				3	2
		2	7			7	5
		2	9			1	2
						3	5

Points particuliers :

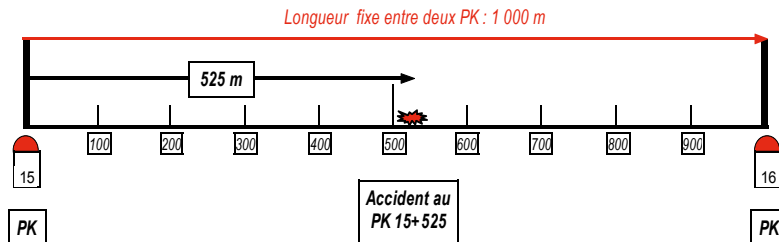
- Vérifier la mise à jour des documents de référence (cartes à PR, déclassement de route, déviation).
- Vérifier la compatibilité entre le PR de l'accident et les PR origine et extrémité de la commune (repérée dans le fichier BAAC par son code INSEE) ou des éléments de l'infrastructure connus (carrefour, agglomération, etc.).

HORS AUTOROUTE : Point Repère (PR)



LIEUX

SUR AUTOROUTE : Point Kilométrique (PK)



TRACÉ EN PLAN

Définition de la variable

Cette variable décrit la sinuosité de la route à l'endroit de l'accident. Les informations sont données par rapport au sens de circulation du premier véhicule décrit.

Intérêt de la variable

Variable importante pour l'étude des accidents en virage. La proportion d'accidents en courbe est un indicateur typologique classique lors de l'étude d'un réseau ou d'un itinéraire.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 Partie rectiligne
- 2 En courbe à gauche (par rapport au sens de marche du premier véhicule décrit)
- 3 En courbe à droite (par rapport au sens de marche du premier véhicule décrit)
- 4 En S

Point particulier :

Lors d'une série de virages, lorsque l'accident a eu lieu dans le premier virage, codifier 2 ou 3 selon le sens de la courbe. Lorsque l'accident survient après le premier virage, dans un virage suivant, codifier 4. Dans le cas d'une sortie de route dans un virage sans tiers suivi d'une immobilisation du véhicule dans une section rectiligne, codifier 2, 3 ou 4 selon le virage.

LARGEUR

Définition de la variable

Cette variable est constituée de deux sous-variables :

- la 1^{ère} donne la largeur du terre-plein central (TPC) s'il existe ;
- la 2^{ème} donne la largeur de la chaussée affectée à la circulation des véhicules ce qui exclut les bandes d'arrêt d'urgence (BAU), TPC, places de stationnement et trottoirs.

Intérêts de la variable

- Cette variable permet de déduire la variable « classe de largeur » en associant les variables « régime de circulation » et « nombre de voies ».
- Elle est importante pour les études sur l'infrastructure.

Codification et définition des valeurs

« Terre-plein central – Route hors TPC »

Le TPC n'existe que sur les routes à chaussées séparées, un dispositif de retenue (glissières, séparateurs en béton...) peut y être implanté. Les largeurs du TPC et de la route, au niveau du point de choc se mesurent entre les bandes de rives quand elles existent (entre bordures si trottoirs). En l'absence de marquage, on prend en compte les parties revêtues.

Les largeurs sont mesurées en mètres. Il s'agit des largeurs revêtues au point de choc, mesurées entre les bandes de rives (marquage au sol) quand elles existent.

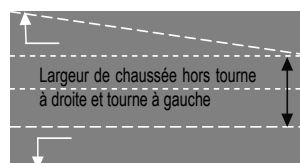
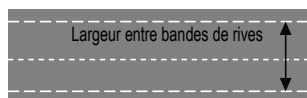
Exemples : Terre-plein central : 0,30 mètre $\overline{\quad | 0 | 3 |}$

Route hors TPC: 7 mètres $\overline{\quad | 7 | 0 |}$

10,50 mètres $\overline{1 | 0 | 5 |}$

Points particuliers :

- Dans le cas d'une route à chaussées séparées, il faut mesurer les deux chaussées.
- Il faut tenir compte des bandes cyclables si elles existent.
- Dans le cas des carrefours, il ne faut pas tenir compte des voies de tourne à gauche ni des voies d'insertion.



ÉTAT DE SURFACE

Définition de la variable

Cette variable indique la présence ou non sur la chaussée d'éléments susceptibles d'avoir modifié l'adhérence des véhicules au moment et au lieu de l'accident.

Intérêt de la variable

Variable importante pour les études d'adhérence des opérations de sécurité réalisées par le gestionnaire de la route.

LIEUX

Codification et définition des valeurs

- | | |
|------------|----------------------|
| 1 Normale | 6 Boue |
| 2 Mouillée | 7 Verglacée |
| 3 Flaques | 8 Corps gras – huile |
| 4 Inondée | 9 Autre |
| 5 Enneigée | |

Code 1 « normale » : l'état normal se dit d'une surface sèche, sans que rien n'altère l'adhérence.

Code 2 « mouillée » : présence d'eau rendant la chaussée glissante, pouvant entraîner des projections d'eau. Une chaussée encore humide même après l'arrêt de la pluie sera codée « mouillée ».

Code 3 « flaques » : décrit la présence d'eau sur la chaussée mais ne recouvrant pas totalement la surface.

Code 4 « inondée » : désigne une chaussée totalement recouverte d'eau.

Code 5 « enneigée » : désigne une chaussée totalement recouverte de neige.

Code 6 « boue » : décrit la présence de boue sur la chaussée mais ne recouvrant pas totalement la surface.

Code 7 « verglacée » : décrit la présence de verglas sur la chaussée recouvrant même très partiellement la surface.

Code 8 « Corps gras – huile » : décrit la présence de corps gras ou d'huile sur la chaussée même à l'état de traces (qui ne résulte pas de l'accident).

Point particulier :

Ces codifications doivent être cohérentes avec celles sur les conditions atmosphériques.

AMÉNAGEMENT INFRASTRUCTURE

Définition de la variable

Cette variable décrit les aménagements ou les infrastructures du lieu de l'accident.

Intérêt de la variable

Variable utile pour connaître les enjeux de sécurité liés à ces aménagements

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Souterrain – tunnel
- 2 Pont – autopont
- 3 Bretelle d'échangeur ou de raccordement
- 4 Voie ferrée
- 5 Carrefour aménagé
- 6 Zone piétonne
- 7 Zone de péage

Code 1 « souterrain – tunnel » : Lorsqu'un accident se produit sur une route passant sous une autre route, coder 1.

Code 2 « pont – autopont » : Lorsqu'un accident se produit sur une route passant au-dessus d'une autre route, coder 2.

Code 4 « voie ferrée » : correspond à l'espace ferré traversant la chaussée : passage à niveau, traversée de tramway.

Code 5 « carrefour aménagé » : carrefour présentant des aménagements complémentaires au simple régime de priorité tels que des îlots directionnels ou des séparateurs en dur ou peints, afin d'améliorer la sécurité du trafic. La signalisation verticale seule et les passages piétons ne sont pas suffisants pour considérer un carrefour comme étant aménagé. Lorsqu'un accident a eu lieu sur un carrefour aménagé, cette entité complète la codification appropriée de la variable « intersection ».

Code 6 « zone piétonne » : voie ou espace réservé(e) aux piétons sur lequel ou laquelle la circulation des véhicules est soumise à une réglementation particulière et réglementée par le panneau ci-contre. Les zones de rencontre sont codifiées en « zone piétonne ».



Code 7 « zone de péage » : domaine de circulation réglementé notamment par le panneau ci-contre :



Points particuliers :

- Un carrefour réglé par des feux de circulation est un carrefour aménagé.
- Pour les carrefours aménagés, vérifier la cohérence avec les variables « intersection » et « nombre de voies ».
- À l'origine d'une bretelle de sortie et à l'extrémité d'une voie d'insertion, un accident doit être codé 1 dans la variable « intersection » de la rubrique « caractéristiques » de l'accident.

SITUATION DE L'ACCIDENT

Définition de la variable

Cette variable permet de préciser la position du point de choc initial. Elle constitue un élément de localisation de l'accident.

Intérêt de la variable

Variable importante pour la compréhension de l'accident et les exploitations statistiques du fichier BAAC (ex : accidents impliquant un piéton sur une BAU d'autoroute).

LIEUX

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 Sur chaussée
- 2 Sur bande d'arrêt d'urgence (BAU)
- 3 Sur accotement
- 4 Sur trottoir
- 5 Sur piste cyclable

Code 1 « sur chaussée » : la chaussée est la partie de la route normalement utilisée pour la circulation des véhicules à moteur.

Code 2 « sur bande d'arrêt d'urgence » : la bande d'arrêt d'urgence est un accotement carrossable délimité par un marquage au sol spécifique.

Code 3 « sur accotement » : l'accotement est la partie de la route située immédiatement au-delà de la limite de la chaussée.

Code 4 « sur trottoir » : le trottoir est la partie aménagée pour la circulation des piétons, adjacente à la chaussée.

Code 5 « sur piste cyclable » : la piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues.

Points particuliers :

- Les accidents survenant sur les voies réservées situées sur la chaussée : voie bus, bande cyclable sont codés sur chaussée (code 1). Pour un couloir bus, voir la variable « manœuvre principale avant l'accident ».
- Un accident sur une piste cyclable sur trottoir est codé 5.

PROXIMITÉ D'UNE ÉCOLE

Définition de la variable

Cette variable informe de la proximité d'une école près des lieux de l'accident.

Intérêt de la variable

L'accidentalité des enfants lors de leurs trajets domicile-école est un enjeu qui fait l'objet d'un suivi particulier.

Codification et définition des valeurs

Proximité d'un point école :

- 03 À proximité d'une école
- 99 Pas à proximité

Code 03 « À proximité d'une école » : Il s'agit de la rue desservant l'école en amont et en aval jusqu'au premier carrefour.

Est considérée comme école, tout établissement, quel que soit son statut, recevant des jeunes suivant une scolarité de la maternelle au lycée.

Rubrique VÉHICULES

VEHICULES

LETTRE CONVENTIONNELLE (véhicules)

Définition de la variable

Cette variable permet de différencier, par ordre alphabétique de A à Z, les véhicules impliqués dans l'accident y compris les véhicules en fuite.

Intérêt de la variable

Cette lettre permet d'identifier un véhicule dans le BAAC, d'y rattacher ses occupants et éventuellement le ou les piéton(s) heurté(s). Elle est donc primordiale pour la compréhension globale de l'accident. Elle est le lien qui permet de déterminer l'âge des conducteurs de véhicules légers par exemple.

Codification et définition des valeurs

- Les lettres sont utilisées de A à Z sans discontinuité.
- Un véhicule en fuite doit être codifié mais il n'est pas nécessaire de le coder Z.
- La lettre A est attribuée si possible au véhicule dont le conducteur est présumé responsable.
- Un piéton n'a pas à figurer sous cette rubrique, c'est un usager.

VEHICULES

Point particulier :

Un **véhicule en stationnement** vide d'occupant est considéré comme obstacle fixe et **n'a pas à être décrit sous cette rubrique.**

CODE ROUTE

Chacune des variables contenues sous une rubrique doit pouvoir être reliée aux variables des autres rubriques. Par exemple, il peut être nécessaire de connaître les véhicules dans lesquels se trouvaient les usagers lors de l'accident et sur quel type de voie circulaient ces véhicules. C'est ce que l'on appelle établir un lien entre les variables qui décrivent un accident.

Ce lien est établi par le biais de deux variables spécifiquement créées à cet usage :

- Le CODE ROUTE ;
- La LETTRE CONVENTIONNELLE.

Cette codification particulière permet de relier entre elles les variables des trois rubriques « lieux », « véhicules » et « usagers ».

- Le CODE ROUTE affecte à chaque voie un numéro d'ordre : 1, 2, 3, etc. Ce numéro d'ordre est systématiquement repris pour chaque véhicule impliqué circulant sur la voie précédemment décrite.
- La LETTRE CONVENTIONNELLE affecte à chaque véhicule impliqué une lettre : A, B, C, etc. Cette lettre conventionnelle est systématiquement reprise pour toutes les personnes à l'intérieur du véhicule et pour le ou les piéton(s) ayant été heurté(s) par le véhicule.

Voir codification sous la rubrique lieu

Points particuliers :

- Un véhicule (même non identifié) appartient à une seule route.
- On peut avoir plusieurs véhicules sur une même route.
- Une route peut ne pas avoir de véhicule décrit.

VÉHICULE OU CONDUCTEUR EN FUITE

Définition de la variable

Un véhicule est codé en fuite lorsqu'il n'a pu être identifié. De même pour le conducteur.

Intérêts de la variable

- La première modalité permet de ne pas décrire un véhicule impliqué dans l'accident ;
- La deuxième permet la description d'un véhicule sans conducteur rattaché.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Véhicule en fuite
- 2 Conducteur en fuite

VEHICULES

Des informations complémentaires peuvent venir de l'audition de témoins ou d'une déclaration différée du conducteur du véhicule incriminé. Dans ce cas, la procédure est complétée ultérieurement, parfois après la rédaction du BAAC.

Pour un véhicule en fuite, la plupart des rubriques pourront ne pas être remplies sauf les variables « *lettre conventionnelle* », « *code route* », « *véhicule en fuite* », « *sens de circulation* » et « *catégorie administrative* »

Lorsque qu'un conducteur est en fuite, on doit décrire le véhicule qu'il conduisait.

Points particuliers :

- Dans le cas d'un véhicule en fuite ou d'un conducteur en fuite, on peut ne pas avoir de conducteur rattaché au véhicule.
- Dans le cas d'un véhicule initialement en fuite retrouvé, maintenir la situation constatée lors de l'accident mais décrire le véhicule et le conducteur.
- Dans le cas d'un conducteur initialement en fuite et retrouvé ensuite, il faut maintenir la situation constatée lors de l'accident, mais décrire l'usager.

SENS DE CIRCULATION

Définition de la variable

Cette variable permet de décrire le sens de circulation de chaque véhicule impliqué dans l'accident. Le déplacement des véhicules est défini selon le sens des PR ou PK croissants ou décroissants en interurbain. En urbain, le sens de circulation est qualifié de croissant à partir des adresses postales.

Intérêt de la variable

Cette variable est essentielle pour la compréhension globale de l'accident. Elle est également prépondérante dans les opérations de sécurité, et ce surtout dans le cas des routes à chaussées séparées par un terre-plein central. En effet, par l'intermédiaire du sens de circulation, on peut reconstituer le déroulement de l'accident et la manœuvre des véhicules.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 PK ou PR ou numéro d'adresse postale croissant
- 2 PK ou PR ou numéro d'adresse postale décroissant

Code 1 : pour tous les véhicules se déplaçant dans le sens des PR ou PK croissants ou, en urbain, dans le sens croissant des numéros d'adresse postale.

Code 2 : pour tous les véhicules se déplaçant dans le sens des PR ou PK décroissants ou, en urbain, dans le sens décroissant des numéros d'adresse postale.

Points particuliers :

- Une flèche sur les bornes « point repère » indique le sens croissant des PR.
- Si la route n'a pas de bornage, le code 1 est attribué au premier véhicule et à ceux circulant dans le même sens. Le code 2 est attribué aux véhicules circulant en sens inverse.
- Dans le cas où plusieurs véhicules seraient impliqués, vérifier que le type de collision et la manœuvre principale sont cohérents avec le sens de circulation des véhicules.

CATÉGORIE ADMINISTRATIVE (véhicules)

Définition de la variable

Cette variable définit la catégorie administrative des véhicules impliqués selon les définitions du code de la route (article R. 311-1) ainsi que d'autres véhicules pouvant circuler ou croiser une route.

Intérêt de la variable

La connaissance des véhicules impliqués est essentielle pour évaluer les niveaux de risque par type de véhicule et donc pour déterminer les actions à mener en terme de politique de sécurité routière, ciblées sur les véhicules.

Codification et définition des valeurs

01 Bicyclette	16 Tracteur routier seul
02 Cyclomoteur	17 Tracteur routier + semi-remorque
03 Voiturette ou tricycle à moteur	35 Quad $\leq 50 \text{ cm}^3$
30 Scooter $< 50 \text{ cm}^3$	36 Quad $> 50 \text{ cm}^3$
31 $50 \text{ cm}^3 < \text{Motocyclette} < 125 \text{ cm}^3$	37 Autobus
32 $50 \text{ cm}^3 < \text{Scooter} < 125 \text{ cm}^3$	38 Autocar
33 Motocyclette $\geq 125 \text{ cm}^3$	39 Train
34 Scooter $> 125 \text{ cm}^3$	40 Tramway
07 Véhicule de tourisme seul	20 Engin spécial
10 Véhicule utilitaire ($1,5 \text{ t} < \text{PTAC} \leq 3,5 \text{ t}$)	21 Tracteur agricole
13 Poids lourd seul ($3,5 \text{ t} < \text{PTAC} \leq 7,5 \text{ t}$)	99 Autre
14 Poids lourd seul ($\text{PTAC} > 7,5 \text{ t}$)	
15 Poids lourd + remorque(s)	

Code 01 « bicyclette » : les vélos électriques rentrent dans cette catégorie.

Code 02 « cyclomoteur » : le terme cyclomoteur désigne tout véhicule à deux roues équipé d'un moteur d'une cylindrée ne dépassant pas 50 cm³ s'il est à combustion interne et ayant une vitesse maximale par construction ne dépassant pas 45 km/h.

Code 03 « voiturette ou tricycle à moteur » : la voiturette est une voiture légère de faible encombrement et de faible puissance, d'une cylindrée de 50 cm³ au maximum et dont la vitesse n'excède pas 45 km/h. Le tricycle à moteur est un véhicule à trois roues symétriques équipé d'un moteur d'une cylindrée supérieure à 50 cm³ s'il est à combustion interne et ayant une vitesse maximale par construction dépassant 45 km/h, dont le poids à vide n'excède pas 1 000 kg.

Code 31 « 50 cm³ < motocyclette < 125 cm³ » : Il s'agit d'une motocyclette dite motocyclette légère deux roues à moteur ne répondant pas à la définition du cyclomoteur telle qu'elle est donnée à l'article R. 311-1 et dont la puissance n'excède pas 11 Kw (100 ch).

Code 32 « 50 cm³ < scooter < 125 cm³ » : motocyclette légère carénée, à cadre ouvert et à plancher plat.

Code 33 « motocyclette ≥ 125 cm³ » : il s'agit d'une motocyclette dont la cylindrée est supérieure ou égale à 125 cm³ et dont la puissance est supérieure à 11 Kw et inférieure à 73,6 Kw (100 ch).

Code 34 « scooter » : il s'agit d'une motocyclette répondant au critère du code 33 mais de petit diamètre, caréné, à cadre ouvert et à plancher plat.

Code 07 « véhicule léger seul » : véhicule de tourisme (véhicule à moteur de type M conçu et construit pour transporter des personnes et ayant au moins 4 roues) sans caravane ni remorque.

Codes 10 « 1,5 T < véhicule utilitaire < 3,5 T » : véhicule à moteur de type N1 conçu et construit pour le transport des marchandises de PTAC inférieur à 3,5 tonnes.

Code 13, 14, 15, 16 et 17 « poids lourds » : véhicules automobiles destinés au transport des charges lourdes ou volumineuses de PTAC supérieur à 3,5 tonnes. Regarder la carte grise pour le PTAC.

Code 37 « autobus » : véhicule de transports en commun.

Code 38 « autocar » : autobus affecté au transport de personnes sur de longues distances et permettant le transport des occupants principalement en place assise.

Code 39 « train » : convoi de wagons tractés par une locomotive sur un chemin de fer.

Code 40 « tramway » : véhicule de transports urbains ou interurbains circulant sur des voies équipées au sol de rails ou d'un principe de guidage implanté en site propre sur la voirie routière.

Code 20 « engin spécial » : engin à moteur ayant un usage particulier (engin de service hivernal, engin d'élévation, véhicule de lutte contre l'incendie, véhicule de transport exceptionnel).

Code 35 et 36 « quad » : le quad, ou quadricycle, est un véhicule non couvert motorisé tout terrain monoplace ou biplace à trois ou quatre roues.

Code 99 « autre » : tout véhicule à moteur ne rentrant pas dans les définitions ci-dessus.

Points particuliers :

- **Une remorque n'est pas un véhicule.** Si la remorque se détache, c'est le véhicule qui tracte qui doit être décrit.

- Les motocyclettes non immatriculées et non autorisées à circuler sur les routes (ou voies) ouvertes à la circulation publique sont codifiées 99 « autre ».

- **Les véhicules à traction animale** sont codifiés 99 « autre ».

- Une personne montant un animal ou conduisant un animal isolé ou en groupe est considérée être un conducteur (article R. 412-44 du code de la route). En conséquence, si un véhicule la percute ou si elle percute un véhicule, elle est considérée comme un véhicule codifié 99 « autre ». Si elle percute un piéton, l'accident n'est pas un accident de la circulation.

- **Les trottinettes ou patinettes à moteur** ne sont pas des véhicules, leurs usagers sont codifiés 4 « piéton en roller ou en trottinette ».

- **Un train touristique** est codifié 99 « autre »

- Un **trolleybus** est codifié 37 « autobus ».
- La définition donnée par la directive européenne n°93/81/CEE conduit à classer un **camping-car de PTAC de moins de 3,5 T** impliqué dans un accident dans la catégorie 07 « véhicule léger seul » : véhicule de tourisme (véhicule à moteur de type M conçu et construit pour transporter des personnes et ayant au moins 4 roues). Dans ce cas **d'un camping car de PTAC > 3,5 T**, il convient de classer le véhicule dans la catégorie 99 « autre ».
- Un véhicule tractant une caravane ou une remorque est codifié 99 « autre ».
- Un engin agricole autre qu'un tracteur agricole est assimilé à un tracteur agricole (code 21).
- **Le MP3 est homologué dans la catégorie L5e des tricycles à moteur de plus de 50 cc et pouvant rouler à plus de 45km/h. Pour être assimilé à cette catégorie, il doit répondre aux caractéristiques suivantes :**
 - o véhicule à trois roues symétriques ;
 - o la largeur des deux roues du véhicule montées sur le même axe doit être égale ou supérieure à 460 mm.

IMMATRICULATION

Définition de la variable

Cette variable fournit l'origine géographique du véhicule impliqué.

Intérêt de la variable

Cette variable permet de connaître la part des véhicules immatriculés impliqués à l'étranger

Codification et définition des valeurs

« Département ou pays »

Pour les véhicules immatriculés en France avec l'ancien système d'immatriculation, indiquer le numéro du département situé sur la plaque d'immatriculation, pour le nouveau système d'immatriculation prendre le département indiqué sur le certificat d'immatriculation du véhicule (champ C.3).

Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, indiquer le code du pays (trois lettres au maximum) situé sur la plaque d'immatriculation ou sur un macaron à l'arrière du véhicule (pour plus de renseignements, voir remarques page 74, fiche résidence département, pays).

Pour les bicyclettes, les voiturettes, les trains, les tramways, les engins spéciaux, les tracteurs agricoles et les véhicules non identifiés, cette variable est sans objet.

Le numéro du département ou pays est codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche.

Cas particuliers :

- Véhicule appartenant aux corps diplomatiques

C	D	
---	---	--
- Véhicule appartenant à l'administration française

F		
---	--	--

 ou E, R, D
- Véhicule militaire

M	I	L
---	---	---

Si un de ces trois codes est utilisé attention à la cohérence avec la variable « appartenant à » qui devra être codée 4 « administration ».

DATE DE PREMIÈRE MISE EN CIRCULATION

Définition de la variable

Cette variable précise le mois et l'année de la première mise en circulation figurant sur la carte grise de chaque véhicule impliqué.

Intérêt de la variable

Au travers de la date de première mise en circulation du véhicule, on peut retrouver l'âge du véhicule au moment de l'accident. Cette donnée, dans le cadre de la mise en place d'une politique de sécurité routière concernant l'amélioration du parc des véhicules, est essentielle pour tenter de déterminer s'il y a une implication plus forte des véhicules anciens.

Codification et définition des valeurs

« Mois – année »

Exemple : juin 1990

0 | 6 | 9 | 0

Points particuliers :

- Bien transcrire la date de mise en circulation et non la date de changement de carte grise (revente du véhicule).
- La date de première mise en circulation doit être antérieure à la date de l'accident.

TYPE VÉHICULE ou code CNIT

- Le CNIT (Code national d'identification des types) a remplacé le Type Mine sur la carte grise des véhicules particuliers (VP).
- **Pour les motocyclettes**, s'il s'agit d'un véhicule récent, un code CNIT existe et nous préconisons cette codification. Son emplacement est au même endroit que pour les VL (cf. ci-dessous).
S'il s'agit d'une motocyclette plus ancienne, recopier à partir de la carte grise la puissance en deux chiffres cadrés à gauche. Laisser une case vide et recopier le genre sur 4 caractères : MTL1, MTL2, MTL3, MTTE, etc.

Exemple :

0	7		M	T	T	E						
---	---	--	---	---	---	---	--	--	--	--	--	--

- **Pour les véhicules à 4 roues**, il faut recopier l'intégralité du code CNIT.
Nous reproduisons les différentes cartes grises susceptibles d'être rencontrées :

Pour les anciennes cartes grises, il faut recopier le code écrit sous le type de véhicule, comme dans l'exemple.

Pour les véhicules mis en circulation avant 1993, la longueur du code CNIT était variable (de 4 à 8 caractères).

Pour les véhicules mis en circulation entre 1993 et 1998, le code s'écrit sur 8 caractères.

Pour les véhicules mis en circulation après 1998, ce code s'écrit sur 12 caractères.



Dans l'exemple, le code CNIT est :

M	V	W	1	4	6	1	T	F	3	1	3		
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--

VEHICULES

Pour les nouvelles cartes grises, le code CNIT se situe après la rubrique (D.2.1) voir exemple.
 Pour les cartes grises émises à partir de 2005, le code CNIT est passé à 15 caractères.

République Française
 Communauté européenne **F** **Certificat
 d'immatriculation**
 PREF. D'ILLE ET VILAINE

(A) [REDACTED]

(C.1) M. X

(C.4) EST LE PROPRIETAIRE DU VEHICULE (C.4.1)01

[REDACTED]

(D.1) VAUXHALL (D.2.1) MVA1552BH344
 (D.2) J96DE11PA10AMGFBF5
 (D.3) VECTRA (E) 5578
 (F.1) 1875 (F.2) 875 (F.3) 975
 (G) 1378 (G.1) 303
 (J) M1 (J.1) VP (J.2) AB (J.3) CI
 (K) E1*98/14*0030*10
 (P.1) 1998,5 (P.2) 100,5 (P.3) ES (P.6) 09
 (Q) 0, (S.1) 15 (S.2) (U.1) 80
 (U.2) 4200 (V.7) 207 (V.9) 96/69

(Y.1) 10,00 E (Y.2) (Y.3) 10,00 E

(I.1) (A.1) NEUF

(X.1) VISITE AVANT LE 22/03/2008
 (SAUF REGT. SPEC.)

VEHICULES

D'après l'exemple, le code CNIT s'écrit :

M	V	A	1	5	5	2	B	H	3	4	4			
---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	---	--	--	--

APPARTENANT À

Définition de la variable

Cette variable permet de définir le propriétaire du véhicule au moment de l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable permet de mieux cerner le nombre d'accidents où sont impliqués des usagers qui circulaient dans des véhicules ne leur appartenant pas (société, administration...). On peut ainsi définir des enjeux sur la politique de sécurité routière à mener auprès des entreprises.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 Conducteur
- 2 Véhicule volé
- 3 Propriétaire consentant
- 4 Administration
- 5 Entreprise

Code 3 « propriétaire consentant » : véhicule prêté avec l'accord du propriétaire

Points particuliers :

- Les véhicules de location sont codés 3.
- Dans le cas de *leasing*, il faut coder le véhicule comme appartenant à une entreprise (code 5).
- Pour le code 4 « administration », attention à la cohérence avec la variable « immatriculation ».

VÉHICULE SPÉCIAL

Définition de la variable

Cette variable permet de distinguer les véhicules qui présentent une fonction spécifique (ambulance, pompiers, matières dangereuses, etc.). Cette information ne sera renseignée que dans le cas de l'utilisation spécifique de ce véhicule lors de l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable est intéressante pour la politique de sécurité routière. Elle permet notamment de surveiller les risques encourus avec les transports de matières dangereuses ou par les transports scolaires. Par exemple, cette information a servi d'appui à la création d'une loi rendant obligatoire le port de la ceinture des usagers de transports scolaires.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Taxi
- 2 Ambulance
- 3 Pompiers
- 4 Police – gendarmerie
- 5 Transport scolaire
- 6 Matières dangereuses
- 9 Autre

Code 5 « transport scolaire » : cette appellation couvre l'ensemble des transports d'enfants. Est alors apposé à l'arrière du véhicule le pictogramme ci-dessous.



Code 9 « autre » : tous les véhicules identifiés « engin spécial » dans la catégorie administrative du véhicule au sens du BAAC sont codifiés sous cette rubrique. C'est notamment le cas des transports exceptionnels, des grues mobiles, des trains touristiques autorisés à évoluer sur la route, des engins de travaux publics, etc.

FACTEUR LIÉ AU VÉHICULE

Définition de la variable

Cette variable est renseignée quand il existe un facteur lié au véhicule jouant un rôle dans l'occurrence de l'accident ou sa gravité.

Intérêt de la variable

Cette variable permet la mise en évidence des problèmes liés aux véhicules. Elle participe à la mise en place de la politique de sécurité routière vis-à-vis de la conception et de l'entretien des véhicules.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Défectuosité mécanique
- 2 Éclairage – signalisation
- 3 Pneumatique(s) usé(s)
- 4 Éclatement de pneumatique(s)
- 5 Chargement
- 6 Déplacement de véhicule
- 7 Incendie du véhicule
- 9 Autre

VEHICULES

Code 5 « chargement » : doit être renseigné quand celui-ci est en cause, par exemple dans un défaut d'arrimage.

Code 6 « déplacement de véhicule » : est utilisé lorsque le véhicule a échappé à l'action du conducteur, par exemple sous l'action d'un coup de vent ou si le frein à main se desserre, etc.

Code 7 « incendie du véhicule » : doit être renseigné si l'incendie est la cause de l'accident ou si l'incendie est consécutif à l'accident.

ASSURANCE

Définition de la variable

Cette variable présente la conformité de l'assurance des véhicules terrestres à moteur impliqués dans les accidents en conformité avec le code de la route.

Les vélos, trains ou tramways et les autres véhicules (selon la définition des catégories administratives du fichier BAAC) ne sont pas concernés par cette rubrique.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 Oui
- 2 Non
- 3 Non présentation

Code 2 « non » : est codifiée 2 une assurance dont la date de renouvellement est dépassée.

OBSTACLE FIXE HEURTÉ

Définition de la variable

Cette variable recense l'obstacle fixe heurté par les véhicules impliqués. Est considéré comme obstacle fixe tout objet qui s'oppose à la progression du véhicule ou la freine.

Intérêt de la variable

L'identification des enjeux liés aux accidents avec obstacle fixe heurté est nécessaire lors des études d'accidentalité.

Codification et définition des valeurs

00 Sans objet	09 Mobilier urbain
01 Véhicule en stationnement	10 Parapet
02 Arbre	11 Ilot, refuge, borne haute
03 Glissière métallique	12 Bordure de trottoir
04 Glissière béton	13 Fossé, talus, paroi rocheuse
05 Autre glissière	14 Autre obstacle fixe sur chaussée
06 Bâtiment, mur, pile de pont	15 Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement
07 Support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence	16 Sortie de chaussée sans obstacle
08 Poteau	

VEHICULES

Code 00 « sans objet » : il n'y a pas d'obstacle fixe heurté jusqu'à immobilisation du véhicule sur la chaussée ou son accotement.

Code 01 « véhicule en stationnement » : un véhicule en stationnement est considéré comme un obstacle fixe.

Codes 03, 04 et 05 « glissière métallique, en béton ou autre » : il s'agit de dispositifs de sécurité permettant de limiter la gravité des accidents, en cas de sortie de route dans des configurations particulières (obstacles, remblais, route à deux chaussées, etc.).

Code 09 « mobilier urbain » : ensemble des équipements installés au bénéfice des usagers sur la voie publique et dans les lieux publics : parcmètres, abris-bus, jardinières, potelets, borne rétractable, etc.

Code 10 « parapet » : muret formant un garde-corps.

Code 11 « ilot, refuge, borne haute » : aménagements généralement bordurés, au centre de la chaussée pour assurer la sécurité des piétons ou délimiter un espace interdit à la circulation.

Code 13 « fossé, talus ou paroi rocheuse » : un talus est une surface de terrain en pente, créée par des travaux de terrassement, latéralement à la plate-forme de chaussée. Est considérée comme fossé la partie de l'accotement destinée à recueillir l'eau de pluie.

Code 14 « autre obstacle fixe sur chaussée » : est codé 14 un objet tombé sur la chaussée (pierre, chargement, etc.).

Code 16 « sortie de chaussée sans obstacle » : est codé 16, un véhicule quittant la chaussée inopinément sans qu'il y ait eu de choc quelconque avec un obstacle fixe.

Points particuliers :

- Lorsqu'il y a eu plusieurs obstacles heurtés dans un même accident, c'est l'obstacle fixe qui a causé les plus gros dégâts au véhicule impliqué qui est décrit.
- Une haie en bordure d'accotement est à coder 14.
- Vérifier la cohérence avec la variable « type de collision ».

- N'est pas considéré comme un obstacle fixe heurté, l'obstacle heurté par un usager deux-roues motorisé ou un cycliste sans que son véhicule ne le heurte.
- Dans le cas d'une chute dans une rivière ou un plan d'eau, coder 16.

OBSTACLE MOBILE HEURTÉ

Définition de la variable

Cette variable décrit les différents types de collision excepté celles contre un obstacle fixe.

Intérêt de la variable

Cette variable est intéressante pour l'ensemble de la démarche engagée pour la sécurité routière. Elle permet de recenser les problèmes de heurts de piétons, les problèmes liés à une traversée d'animaux ou aux véhicules sur rails. À travers celle-ci, c'est donc la mise en place des aménagements d'équipements de sécurité spécifiques qui peut être mise en évidence.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Piéton
- 2 Véhicule

- 4 Véhicule sur rail
- 5 Animal domestique
- 6 Animal sauvage
- 9 Autre

Code 0 « sans objet » : aucun obstacle mobile heurté.

Code 1 « piéton » : Sont assimilées aux piétons : « les personnes qui conduisent une voiture d'enfant, de malade ou handicapé, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur. Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur. Les handicapés qui se déplacent à l'allure du pas dans un fauteuil roulant peuvent circuler sur la chaussée, les accotements ou trottoir » (article R. 412.34 du code de la route). Ainsi, les utilisateurs de trottinettes et les usagers en roller skate sont des piétons.

Par analogie, les trottinettes à moteur sont comptabilisées parmi les piétons.

Code 2 « véhicule » : à codifier dès lors qu'il y a collision avec un autre véhicule en mouvement à l'exception d'un véhicule sur rail.

Points particuliers :

- Le code 3 « animal » a disparu de la version actuelle du BAAC, il a été remplacé par « animal sauvage » et « animal domestique ».
- Vérifier la cohérence avec la variable « type de collision ».

POINT DE CHOC INITIAL

Définition de la variable

Cette variable permet de localiser sur chaque véhicule impliqué (ou sa remorque) l'impact du premier point de choc lors de l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable est importante pour la compréhension de l'accident. Elle permet de reconstituer le déroulement de l'accident, surtout si plusieurs véhicules sont impliqués.

Codification et définition des valeurs

0 Sans objet	5 Arrière droit
1 Avant	6 Arrière gauche
2 Avant droit	7 Côté droit
3 Avant gauche	8 Côté gauche
4 Arrière	9 Chocs multiples (tonneaux)

VEHICULES

Code 0 « sans objet » : les véhicules incendiés ou ayant explosés sont codifiés sous cette rubrique.

Points particuliers :

- On vérifiera que le type de collision est compatible avec le point de choc initial indiqué.
- Un deux-roues motorisé ou un cycliste dont les dommages ne résultent pas d'une collision est à coder 9 (par exemple : moto ayant glissé sur le sol).

MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT

Définition de la variable

Cette variable permet de décrire les manœuvres effectuées par chaque véhicule juste avant l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable est nécessaire pour la compréhension du déroulement de l'accident. La manœuvre décrite dans ce champ peut mettre en évidence des types répétés d'accidents (tourne à gauche, etc.) qui permettront de mieux y remédier.

Codification et définition des valeurs

00 Non renseigné

Circulant

- 01 Sans changement de direction
- 02 Même sens, même file
- 03 Entre 2 files
- 04 En marche arrière
- 05 À contresens
- 06 En franchissant le terre-plein central
- 07 Dans couloir bus, dans le même sens
- 08 Dans couloir bus, dans le sens inverse
- 09 En s'insérant
- 10 En faisant demi-tour sur la chaussée

Changeant de file

- 11 À gauche
- 12 À droite

Déporté

- 13 À gauche
- 14 À droite

Tournant

- 15 À gauche
- 16 À droite

Dépassant

- 17 À gauche
- 18 À droite

Divers

- 19 Traversant la chaussée
- 20 Manœuvre de stationnement
- 21 Manœuvre d'évitement
- 22 Ouverture de porte
- 23 Arrêté (hors stationnement)
- 24 En stationnement (avec occupants)

Code 03 « entre 2 files » : est codifiée ainsi la remontée de file d'un deux-roues.

Points particuliers :

- Une bande cyclable est à considérer comme une file de circulation.

- Un véhicule stationné sans occupant est codifié 00.
- Un changement de file pour dépasser dans le cas d'une circulation en file ininterrompue est à coder comme un changement de file.

NOMBRE D'OCCUPANTS DANS LE TC (conducteur compris)

Définition de la variable

Cette variable fournit le nombre d'occupants dans un transport en commun (bus ou tramway) y compris le chauffeur.

Intérêt de la variable

Cette variable permet de recenser tous les usagers impliqués dans les accidents.

Codification et définition des valeurs

Cette case ne concerne que les transports en commun (TC), elle évite de renseigner le bandeau « usagers » en ce qui concerne les passagers indemnes. Le nombre d'occupants tient compte du conducteur. Le chiffre est calé à droite.

Exemple : 12 occupants (y compris conducteur)

	1	2
--	---	---

Rubrique USAGERS

Usager : « personne physique impliquée dans un accident de la circulation en tant que conducteur/passager d'un véhicule ou piéton ». Un usager doit être rattaché à un seul véhicule à l'aide de la variable « lettre conventionnelle ».

USAGERS

LETTRE CONVENTIONNELLE (usagers)

Définition de la variable

Cette variable permet de rattacher chaque usager au véhicule auquel il appartient. Par exemple, un usager dont la lettre conventionnelle est C était dans le véhicule C. L'usager piéton prendra la lettre conventionnelle du véhicule par lequel il a été heurté en premier.

Intérêt de la variable

Il est nécessaire que ce rattachement soit juste pour ne pas fausser certaines exploitations où on lie une information de la rubrique usagers à une information de la rubrique véhicules, comme par exemple « *conducteurs de deux-roues entre 10 et 14 ans* », ou bien « *alcoolémie en fonction de la catégorie de véhicule* ». Une bonne qualité de cette variable est donc nécessaire pour la politique de sécurité routière.

Codification et définition des valeurs

Reprendre la lettre conventionnelle utilisée sous la rubrique relative aux véhicules, afin de pouvoir positionner chaque usager dans son véhicule.

Point particulier :

- Vérifier que chaque véhicule **a un et un seul conducteur** (sauf cas du véhicule ou conducteur en fuite). Sinon, l'erreur peut provenir d'une mauvaise affectation d'un des conducteurs.

PLACE DANS LE VEHICULE

Définition de la variable

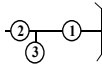
Cette variable permet de situer la place occupée dans le véhicule par l'usager au moment de l'accident.

Intérêt de la variable

- Pour des études concernant le port de la ceinture de sécurité, on peut chercher à exploiter cette variable, par exemple pour déterminer le taux de port en fonction de la place dans le véhicule ;
- Elle est notamment intéressante pour les études des constructeurs concernant les déformations des véhicules, la nature et la gravité des lésions qu'elles génèrent.

Codification et définition des valeurs

La place est donnée par un des schémas suivants :

	Transport en commun							
Moto / Side-car 	Voiture							
	4	7	1					
	5	8	6					
	3	9	2					
	4	7	7	7		7	7	1
	5	8	8	8		8	8	6
	5	8	8	8		8	8	6
	3	9	9	9		9	9	2

Vérifier la cohérence avec la place du conducteur, codée 1 (sauf cas des véhicules avec conduite à droite, codée 2).

Point particulier :

Cette variable ne doit pas être renseignée si l'usager est un piéton ou si le véhicule de rattachement est en fuite sauf si le véhicule et/ou son conducteur initialement en fuite sont retrouvés ensuite.

USAGERS

RESPONSABLE PRESUMÉ

Définition de la variable

La codification de cette variable permet de donner une indication sur la responsabilité présumée de l'usager telle que l'appréciant provisoirement les forces de l'ordre, **au moment de la rédaction de la fiche**, et indépendamment des procédures judiciaires qui éventuellement pourraient modifier cette hypothèse.

Intérêt de la variable

La connaissance du responsable présumé de l'accident peut servir à déterminer des populations de conducteurs à risque, comme par exemple les conducteurs d'une classe d'âge donnée qui conduisent une catégorie de véhicule donnée. Cette variable est donc utile à la politique de sécurité routière.

Codification et définition des valeurs

0 : Si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident.

1 : Si l'usager est présumé responsable de l'accident

Points particuliers :

- Le présumé responsable doit être un conducteur ou un piéton (y compris dans le cadre de l'apprentissage anticipé à la conduite).
- Si la responsabilité n'est pas établie, aucun code n'est renseigné.
- S'assurer de la cohérence avec la variable « infraction NATINF ».

CATÉGORIE D'USAGER

Définition de la variable

Cette variable indique si l'usager était piéton, conducteur ou passager d'un véhicule. Les piétons en roller ou en trottinette seront dans cette variable distingués des autres piétons.

Intérêts de la variable

- Cette variable permet d'orienter et de cibler la politique de sécurité routière, sur certains types d'usagers en dehors des conducteurs ;
- De même, les accidents impliquant un piéton sont un type d'accident bien particulier, qui représente un enjeu important, notamment en milieu urbain ;
- Cette information peut également être nécessaire dans le domaine de l'infrastructure dans le cas des accidents impliquant des piétons.

Codification et définition des valeurs

- 1 Conducteur
- 2 Passager
- 3 Piéton à pied
- 4 Piéton en roller ou en trottinette

Points particuliers :

- Les utilisateurs de trottinettes (ou patinettes) à moteur sont des usagers codifiés 4.
- Les cyclistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes, les chauffeurs de poids lourds ou d'autocars sont des conducteurs.
- Vérifier la cohérence avec la place dans le véhicule : « *conducteur* » ou « *passager* ».
- Si c'est un piéton (code 3 ou 4), il faut remplir les trois variables suivantes de la rubrique « manœuvre du piéton » à savoir : « *localisation du piéton* », « *action du piéton* », et « *piéton* ».
- Un usager sorti de son véhicule (pour changer une roue par exemple) devient un piéton et doit être rattaché non pas à son véhicule mais au véhicule qui l'a heurté (son véhicule n'est alors pas décrit).
- Vérifier la cohérence avec la variable « type de collision ».
- Un enfant accidenté dans une poussette est codé 3.

GRAVITÉ

Définition de la variable

Cette variable permet de classer les usagers accidentés en trois catégories de victimes, plus les indemnes : « tué », « blessé hospitalisé », « blessé léger ». Tous les usagers impliqués dans l'accident doivent être décrits même les indemnes (sauf ceux des transports en commun). Ses nouvelles définitions sont valables depuis le 1^{er} janvier 2005.

Intérêt de la variable

- La gravité est une des variables les plus importantes. Elle permet de dénombrer le nombre de victimes des accidents de la circulation (tués, blessés hospitalisés, blessés légers) au niveau local et national. Une bonne qualité de cette variable est donc indispensable pour ce qui concerne la politique de sécurité routière ;
- Par ailleurs, la gravité des accidents peut être liée à un problème de « sécurité secondaire » de la voie. Ainsi, cet indicateur est également fondamental pour les études en relation avec l'infrastructure.

Codification et définition des valeurs

- 1 Indemne
- 2 Tué
- 3 Blessé hospitalisé
- 4 Blessé léger

Code 1 « indemne » : personne heurtée par un véhicule ou dans un véhicule accidenté n'ayant pas fait l'objet de soin médical, ni sur place, ni à l'hôpital.

Code 2 « tué » : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

Code 3 « blessé hospitalisé » : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

Code 4 « blessé léger » : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, non hospitalisée ou hospitalisée moins de 24 heures.

Point particulier :

- Une victime décédée après trente jours sera codifiée « blessé hospitalisé ».

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

Définition de la variable

Cette variable précise l'activité principale exercée par le conducteur de chaque véhicule et par les piétons impliqués dans l'accident.

Intérêt de la variable

Cette information est surtout utile pour mieux connaître les types d'usagers impliqués dans les accidents. Ceci peut permettre d'engager des actions ciblées sur ces usagers.

Codification et définition des valeurs

- 1 Conducteur professionnel
- 2 Agriculteur
- 3 Artisan, commerçant, profession indépendante
- 4 Cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise
- 5 Cadre moyen, employé
- 6 Ouvrier
- 7 Retraité
- 8 Chômeur
- 9 Autre
- A Etudiant, écolier

Code 1 « conducteur professionnel » : à cocher dans le cas du conducteur professionnel (chauffeur de taxi, d'ambulance, de poids lourds, etc.).

Code 8 « chômeur » : pour le chômeur, indiquer chômeur et non pas son ancienne profession qu'il aura tendance à déclarer.

Code 9 « autre » : notamment personne sans profession au foyer.

Code A « étudiant, écolier » : concerne tout usager fréquentant régulièrement un établissement scolaire (de la crèche à l'université, ainsi que les écoles d'apprentissage).

SEXE

Définition de la variable

Cette variable indique le sexe de l'utilisateur.

Intérêt de la variable

Cette information est surtout utile pour mieux connaître les types d'utilisateurs impliqués dans les accidents et en particulier d'évaluer les différences (lorsqu'elles existent) des niveaux de risque et les types d'accidents entre utilisateurs féminins et masculins. Ceci peut permettre d'engager des actions ciblées sur ces utilisateurs.

Codification et définition des valeurs

- 1 Masculin
- 2 Féminin

RÉSIDENCE DÉPARTEMENT OU PAYS

Définition de la variable

Indique le département (ou le pays) où réside l'usager décrit.

Intérêt de la variable

- Cette variable permet de déterminer le caractère local ou non local des usagers impliqués et d'en déduire d'éventuelles différences de comportement. Concrètement, les actions à mener seront différentes selon que les usagers impliqués seront familiers ou non de la route empruntée ;
- Cette donnée permet de mieux orienter les actions de communication, d'aménagements et de réglementation.

Codification et définition des valeurs

Le numéro de département ou pays est codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche.

Pour les usagers résidant en France, indiquer le numéro de département de résidence figurant sur la carte d'identité ou le passeport, ou à défaut déclaré par l'usager et non sur le permis de conduire. Pour les usagers résidant à l'étranger, indiquer le code du pays de résidence ; se reporter au tableau suivant :

Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays
AF	AFGHANISTAN	BT	BHOUTAN	KM	COMORES
ZA	AFRIQUE DU SUD	BO	BOLIVIE, IÉTAT PLURINATIONAL DE	CG	CONGO
AX	ÅLAND, ÎLES	BQ	BONAIRE, SAINT- EUSTACHE ET SABA	CD	CONGO, LA RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU
AL	ALBANIE	BA	BOSNIE- HERZÉGOVINE	CK	COOK, ÎLES
DZ	ALGÉRIE	BW	BOTSWANA	KR	CORÉE, RÉPUBLIQUE DE
DE	ALLEMAGNE	BV	BOUVET, ÎLE		CORÉE, RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE
AD	ANDORRE	BR	BRÉSIL	CR	COSTA RICA
AO	ANGOLA	BN	BRUNEI DARUSSALAM	CI	CÔTE D'IVOIRE
AI	ANGUILLA	BG	BULGARIE	HR	CROATIE
AQ	ANTARCTIQUE	BF	BURKINA FASO	CU	CUBA
AG	ANTIGUA-ET- BARBUDA	BI	BURUNDI	CW	CURAÇAO
SA	ARABIE SAOUDITE	KY	CAÏMANS, ÎLES	DK	DANEMARK
AR	ARGENTINE	KH	CAMBODGE	DJ	DJIBOUTI
AM	ARMÉNIE	CM	CAMEROUN	DO	DOMINICAINE, RÉPUBLIQUE
AW	ARUBA	CA	CANADA	DM	DOMINIQUE
AU	AUSTRALIE	CV	CAP-VERT	EG	ÉGYPTE
AT	AUTRICHE	CF	CENTRAFRICAINE, RÉPUBLIQUE	SV	EL SALVADOR
AZ	AZERBAÏDJAN	CL	CHILI	AE	ÉMIRATS ARABES UNIS
BS	BAHAMAS	CN	CHINE	EC	ÉQUATEUR
BH	BAHREÏN	CX	CHRISTMAS, ÎLE	ER	ÉRYTHRÉE
BD	BANGLADESH	CY	CHYPRE	ES	ESPAGNE
BB	BARBADE	CC	COCOS (KEELING), ÎLES	EE	ESTONIE
BY	BÉLARUS	CO	COLOMBIE		
BE	BELGIQUE				
BZ	BELIZE				
BJ	BÉNIN				
BM	BERMUDES				

USAGERS

Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays
US	ÉTATS-UNIS	KW	KOWEÏT	PW	PALAOS
ET	ÉTHIOPIE	LA	LAO, RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE POPULAIRE	PS	PALESTINE, ÉTAT DE
FK	FALKLAND, ÎLES (MALVINAS)	LS	LESOTHO	PA	PANAMA
FO	FÉROÉ, ÎLES	LV	LETTONIE	PG	PAPOUASIE- NOUVELLE-GUINÉE
FJ	FIDJI	LB	LIBAN	PY	PARAGUAY
FI	FINLANDE	LR	LIBÉRIA	NL	PAYS-BAS
FR	FRANCE	LY	LIBYE	PE	PÉROU
GA	GABON	LI	LIECHTENSTEIN	PH	PHILIPPINES
GM	GAMBIE	LT	LITUANIE	PN	PITCAIRN
GE	GÉORGIE	LU	LUXEMBOURG	PL	POLOGNE
GS	GÉORGIE DU SUD- ET-LES ÎLES SANDWICH DU SUD	MO	MACAO	PF	POLYNÉSIE FRANÇAISE
GH	GHANA	MP	MACÉDOINE, L'EX- RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE	PR	PORTO RICO
GI	GIBRALTAR	MG	MADAGASCAR	PT	PORTUGAL
GR	GRÈCE	MY	MALAISIE	QA	QATAR
GD	GRENADE	MW	MALAWI	RE	RÉUNION
GL	GROENLAND	MV	MALDIVES	RO	ROUMANIE
GP	GUADELOUPE	ML	MALI	GB	ROYAUME-UNI
GU	GUAM	MT	MALTE	RU	RUSSIE, FÉDÉRATION DE
GT	GUATEMALA	MP	MARIANNES DU NORD, ÎLES	RW	RWANDA
GG	GUERNESEY	MA	MAROC	EH	SAHARA OCCIDENTAL
GN	GUINÉE	MH	MARSHALL, ÎLES	BL	SAINT-BARTHÉLEMY
GW	GUINÉE-BISSAU	MQ	MARTINIQUE	SH	SAINTE-HÉLÈNE, ASCENSION ET TRISTAN DA CUNHA
GQ	GUINÉE ÉQUATORIALE	MU	MAURICE	LC	SAINTE-LUCIE
GY	GUYANA	MR	MAURITANIE	KN	SAINTE-KITTS-ET- NEVIS
GF	GUYANE FRANÇAISE	YT	MAYOTTE	SM	SAINT-MARIN
HT	HAÏTI	MX	MEXIQUE	MF	SAINT- MARTIN(PARTIE FRANÇAISE)
HM	HEARD-ET-ÎLES MACDONALD, ÎLE	FM	MICRONÉSIE, ÉTATS FÉDÉRÉS DE	SA	SAINT-MARTIN (PARTIE NÉERLANDAISE)
HN	HONDURAS	MD	MOLDOVA, RÉPUBLIQUE DE	PM	SAINT-PIERRE-ET- MIQUELON
HK	HONG KONG	MC	MONACO	VA	SAINT-SIÈGE (ÉTAT DE LA CITÉ DU VATICAN)
HU	HONGRIE	MN	MONGOLIE	VC	SAINT-VINCENT-ET- LES GRENADINES
IM	ÎLE DE MAN	ME	MONTÉNÉGRO	SB	SALOMON, ÎLES
UM	ÎLES MINEURES ÉLOIGNÉES DES ÉTATS-UNIS	MS	MONTSERRAT	WS	SAMOA
VG	ÎLES VIERGES BRITANNIQUES	MZ	MOZAMBIQUE	AS	SAMOA AMÉRICAINES
VI	ÎLES VIERGES DES ÉTATS-UNIS	MM	MYANMAR	ST	SAO TOMÉ-ET- PRINCIPE
IN	INDE	NA	NAMIBIE	SN	SÉNÉGAL
ID	INDONÉSIE	NR	NAURU	RS	SERBIE
IR	IRAN, RÉPUBLIQUE ISLAMIQUE D'	NP	NÉPAL	SC	SEYCHELLES
IQ	IRAQ	NI	NICARAGUA	SL	SIERRA LEONE
IE	IRLANDE	NE	NIGER	SG	SINGAPOUR
IS	ISLANDE	NG	NIGÉRIA	SK	SLOVAQUIE
IL	ISRAËL	NU	NIUÉ	SI	SLOVÉNIE
IT	ITALIE	NF	NORFOLK, ÎLE	SO	SOMALIE
JM	JAMAÏQUE	NO	NORVÈGE	SD	SOUDAN
JP	JAPON	NC	NOUVELLE- CALÉDONIE	SS	SOUDAN DU SUD
JE	JERSEY	NZ	NOUVELLE-ZÉLANDE		
JO	JORDANIE	OC	Océan Indien,		
KZ	KAZAKHSTAN	IO	TERRITOIRE BRITANNIQUE DE L'		
KE	KENYA	OM	OMAN		
KG	KIRGHIZISTAN	UG	OUGANDA		
KI	KIRIBATI	UZ	OUBÉKISTAN		
		PK	PAKISTAN		

Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays	Codet	Nom du pays
LK	SRI LANKA	TD	TCHAD		ÎLES
SE	SUÈDE	CZ	TCHÈQUE, RÉPUBLIQUE	TR	TURQUIE
CH	SUISSE	TF	TERRES AUSTRALES FRANÇAISES	TV	TUVALU
SR	SURINAME	TH	THAÏLANDE	UA	UKRAINE
SJ	SVALBARD ET ÎLE JAN MAYEN	TL	TIMOR-LESTE	UY	URUGUAY
SZ	SWAZILAND	TG	TOGO	VU	VANUATU
SY	SYRIENNE, RÉPUBLIQUE ARABE	TK	TOKELAU	VE	VENEZUELA, RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU
TJ	TADJIKISTAN	TO	TONGA	VN	VIET NAM
TW	TAÏWAN, PROVINCE DE CHINE	TT	TRINITÉ-ET-TOBAGO	WF	WALLIS ET FUTUNA
TZ	TANZANIE, RÉPUBLIQUE-UNIE DE	TN	TUNISIE	YE	YÉMEN
		TM	TURKMÉNISTAN	ZM	ZAMBIE
		TC	TURKS-ET-CAÏCOS,	ZW	ZIMBABWE

DATE DE NAISSANCE : mois et année

Définition de la variable

Désigne la date de naissance de l'usager décrit.

Intérêt de la variable

Ces informations servent à calculer l'âge de l'usager. La répartition des victimes par classe d'âge permet de déterminer les enjeux pour chacune des classes d'âge. L'expérience et le comportement sont fortement liés à l'âge. En exploitant cette variable, on peut identifier des populations à risque et cibler des actions spécifiques.

Codification et définition des valeurs

« Mois – année »

La date de naissance est codée sur 6 caractères :

- 2 pour le mois,
- 4 pour l'année.

Exemple : janvier 1945

Mois		Année			
0	1	1	9	4	5

Point particulier :

Vérifier la cohérence, pour un conducteur, entre son âge, la catégorie du véhicule qu'il occupe et éventuellement la variable « permis de conduire ».

FACTEUR LIÉ À L'USAGER

Définition de la variable

Cette variable est renseignée quand il existe un facteur lié à l'usager ayant joué un rôle dans l'occurrence de l'accident ou sa gravité.

Intérêt de la variable

Cette variable est utile pour déterminer certaines causes fréquentes d'accident, qui reviennent dans certaines circonstances. La connaissance qu'on peut en tirer peut faire évoluer la réglementation, alimenter des actions de communication, et éventuellement générer des aménagements.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné ou sans objet
- 1 Malaise – fatigue
- 2 Médicament – drogue
- 3 Infirmité
- 4 Attention perturbée
- 5 Ivresse apparente

Code 1 « malaise – fatigue » : est renseigné si les forces de l'ordre constatent ou si un usager déclare que le conducteur s'est trouvé mal ou présentait des signes de fatigues manifestes.

Code 2 « médicament – drogue » : est renseigné si les forces de l'ordre constatent ou si un usager déclare que le conducteur est susceptible d'être manifestement sous l'influence d'un médicament ou d'un stupéfiant de par son comportement anormal (indépendamment du résultat du test de détection aux stupéfiants).

Code 3 « infirmité » : est renseigné si l'usager est une personne handicapée (carte d'agrée) ou si elle présente un handicap manifeste à la conduite.

Code 4 « attention perturbée » : est renseigné si les forces de l'ordre constatent ou si un usager déclare que le conducteur a eu manifestement son attention perturbée.

Code 5 « ivresse apparente » : n'est renseigné que pour l'individu dont le comportement s'apparente à l'ivresse publique et manifeste.

Point particulier :

- Sont compris comme signes de fatigue, des signes d'endormissement ou de somnolence manifestes.
- Est considérée comme infirmité, l'absence du port de lunettes imposé par le permis de conduire
- Sont considérées comme des situations perturbatrices de l'attention, une conversation téléphonique avec ou sans kit main libre, l'usage d'un écran embarqué y compris d'aide à la navigation, le fait d'avoir une activité manifestement étrangère à la conduite.

ALCOOLÉMIE

Cette variable est à renseigner pour tous les conducteurs et les piétons.

Définition de la variable

Cette variable renseigne le mode de dépistage systématique de l'alcoolémie ou les raisons pour lesquelles il n'a pas été effectué.

Intérêt de la variable

Il est indispensable de connaître le moyen de dépistage qui a été utilisé pour pouvoir utiliser la variable suivante qui est le taux d'alcool.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet (passagers)
- 1 Impossible
- 2 Refusé
- 3 Prise de sang
- 4 Éthylomètre
- 5 Résultat non connu
- 6 Dépistage négatif

Code 1 « impossible » : lorsque le conducteur est décédé, le prélèvement n'est pas toujours possible.

Code 3 et 4 « prise de sang » et « éthylomètre » : ces codes sont nécessairement accompagnés du taux d'alcoolémie même si le taux mesuré est nul ou inférieur au seuil fixé par la loi.

Code 5 « résultat non connu » : correspond au cas où le résultat de la prise de sang ne serait pas connu au jour de l'envoi du BAAC. Il doit être changé dès que l'information est connue.

Code 6 « dépistage négatif » : lorsque les résultats de l'alcoolémie sont négatifs (en deçà du seuil défini par la loi) et qu'il n'est pas possible de renseigner le taux d'alcoolémie alors qu'il n'est pas strictement nul (par exemple : contrôle négatif non nul réalisé avec un éthylotest).

Points particuliers :

- Le dépistage doit être systématique *pour tous les conducteurs* et les piétons.
- Inversement, l'alcoolémie des passagers ne doit pas être renseignée.
- Lorsque le contrôle est fait par prise de sang ou éthylomètre et le taux pas encore connu, cette variable est codée 5. Il est ensuite modifié en 3 ou 4 et le taux renseigné dès que ce dernier est connu.

TAUX D'ALCOOL

Il faut remplir cette variable y compris pour des taux d'alcool en dessous de 0,5 g/l.

Définition de la variable

Cette variable précise le taux recueilli dans le cas d'un dépistage de l'alcoolémie au moment de l'accident ou le taux d'alcool au moment de l'analyse complémentaire effectuée. Ce taux est renseigné uniquement lorsque le dépistage d'alcoolémie est effectué par éthylomètre ou par prise de sang.

Intérêt de la variable

- L'alcool est un facteur important d'accident. Il est utile de connaître au niveau national et au niveau local l'enjeu, les caractéristiques et l'évolution des accidents où une forte alcoolémie a été constatée. Cette variable est croisée avec les données relatives aux véhicules et aux autres variables relatives aux usagers ;
- Cette connaissance peut servir à alimenter des actions au niveau local, ou faire évoluer la réglementation (évolution du seuil légal par exemple). C'est pour cela que la connaissance du taux d'alcool en dessous du seuil est aussi intéressante.

Codification et définition des valeurs

Le taux d'alcoolémie est codé sur 3 caractères dont 2 décimales.

ATTENTION :

Il s'agit de g/l de sang s'il y a prise de sang dans la variable alcoolémie.

Il s'agit de mg/l d'air expiré s'il y a éthylomètre dans la variable alcoolémie.

Cette variable peut être renseignée **pour tout usager, conducteurs et piétons en premier lieu, mais également passagers si un test a été pratiqué.**

PERMIS DE CONDUIRE

À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire.

Définition de la variable

Cette variable précise l'état du permis de conduire du conducteur au moment de l'accident pour le véhicule qu'il conduit.

Intérêt de la variable

Cette variable peut présenter un intérêt pour des études au niveau national pour la politique de sécurité et d'éducation routière. Elle peut aussi permettre de comprendre les circonstances d'un accident.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné ou sans objet
- 1 Valide
- 2 Périmé
- 3 Suspendu, annulé ou invalidé
- 4 Apprentissage de la conduite en auto-école
- 5 Catégorie non valable
- 6 Défaut de permis
- 7 Conduite accompagnée

Code 2 « périmé » : le conducteur n'a pas été reconnu apte par la Commission médicale, ou il ne s'est pas mis en instance de passer devant cette Commission.

Ces situations sont celles dont les sanctions sont décrites à l'article R. 221-1 du code de la route.

Code 3 « suspendu, annulé ou invalidé » : suspendu par décision administrative ou judiciaire, ou annulé par décision judiciaire, ou invalidé dans le cadre du permis à points.

Ces situations sont celles dont les sanctions sont décrites aux articles L. 223-5 et L. 224-16 du code de la route.

Code 4 « apprentissage en auto école » : conducteur conduisant un véhicule sous la supervision d'un enseignant de la conduite et qui n'a pas encore obtenu son permis de conduire.

Code 5 « catégorie non valable » : il s'agit d'un conducteur ayant conduit au moment de l'accident un véhicule sans être titulaire du permis de conduire correspondant à la catégorie du véhicule.

Ces situations sont celles décrites à l'article L. 221-2 du code de la route.

Code 6 « défaut de permis » : il ne s'agit pas de la non présentation du permis. Un conducteur qui n'a pas son permis de conduire sur lui dispose d'un délai pour le présenter. Lors de la présentation, le permis sera codé dans la catégorie correspondante. Il peut s'agir de personnes n'ayant jamais obtenu le permis de conduire.

Ce code est utilisé si la situation observée pour le conducteur ne correspond ni aux codes 2, 3 ou 5.

Code 7 « conduite accompagnée » : conducteur en position d'apprentissage anticipé de la conduite. Il convient également d'y intégrer les conducteurs en conduite supervisée.

DATE D'OBTENTION DU PERMIS (pour le véhicule conduit)

À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire et dont le permis de conduire est valide.

Définition de la variable

Cette variable indique la date d'obtention du permis de conduire pour la catégorie du véhicule conduit au moment de l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable permet de déduire l'ancienneté du permis et donc d'estimer l'expérience du conducteur. Utilisée en relation avec d'autres variables, elle peut permettre de dégager des circonstances d'accidents particulières qui seraient fonction de l'ancienneté du permis (par exemple les accidents de motos sur chaussée mouillée avec permis récent). Des actions au niveau national peuvent découler de la connaissance apportée par l'exploitation de cette variable.

Codification et définition des valeurs

« Mois – année »

La date d'obtention du permis est codée sur 4 caractères :

- 2 pour le mois ;
- 2 pour l'année.

Exemple : avril 1980

Mois	Année
04	80

Colonne contenant la (ou les) date(s) d'obtention du (ou des) permis.
Prendre celle concernant le véhicule conduit lors de l'accident

USAGERS

CATÉGORIES DE VÉHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE	DEPUIS LE	JUSQU'AU	RESTRICTIONS	MENTIONS	TIMBRE
A1	26/12/1979				
A	*****				
B1	26/12/1979				
B	18/07/1980				
C	*****				
D	*****				
E	25/11/1956 - 09/01/2012				
C	*****				
D	*****				

Date à ne pas utiliser pour remplir les BAAC

TRAJET

Cette variable est à renseigner pour les conducteurs et les piétons.

Définition de la variable

Cette variable sert à décrire le motif du déplacement au moment de l'accident, déclaré par l'utilisateur.

Intérêt de la variable

Cette variable permet d'apporter une connaissance sur les motivations de déplacement des usagers. Elle permet notamment de connaître les enjeux liés aux accidents de la circulation dans le cadre professionnel.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné
- 1 Domicile – travail
- 2 Domicile – école
- 3 Courses – achats
- 4 Utilisation professionnelle
- 5 Promenade – loisirs
- 9 Autre

Code 1 « domicile – travail » : concerne un déplacement pour se rendre à un lieu de travail habituel ou pour revenir à son domicile du lieu de travail habituel.

Code 2 « domicile – école » : concerne les élèves et les étudiants pour se rendre à un établissement scolaire ou pour revenir au domicile d'un établissement scolaire.

Code 4 « utilisation professionnelle » : concerne un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle.

Points particuliers :

- Un trajet pour se rendre sur un lieu de vacances est codifié 5.
- Une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission est codifiée 4.
- Cette variable doit être cohérente avec les valeurs de la variable « résidence, département et motif du déplacement ».
- Coder 1 un enseignant ou le personnel administratif d'un établissement scolaire se rendant à son travail ou en revenant.
- Coder 2 un parent amenant un enfant à l'école.

1^{ère} et 2^{ème} INFRACTIONS

Définition de la variable

Cette variable sert à désigner les éventuelles infractions commises par l'usager qu'il s'agisse d'un conducteur ou d'un piéton.

Intérêts de la variable

- Cette information peut permettre de déterminer l'enjeu de tel ou tel type d'infraction, par exemple en fonction des différentes populations d'usagers ou en fonction des circonstances des accidents ;
- En ce qui concerne l'infrastructure, cette variable peut servir à repérer des sites sur lesquels certains types d'infractions sont souvent relevés. Elle peut aussi servir dans les diagnostics de sécurité à détecter des accidents qui sont survenus suite à une infraction qui peut être due à une mauvaise lisibilité ou une mauvaise visibilité de la route.

Codification et définition des valeurs

Codification des infractions sous le format NATINF (5 caractères par infraction calés à droite).

La première infraction concerne une éventuelle infraction commise.

La seconde infraction concerne une éventuelle seconde infraction de moindre importance.

Point particulier :

- Veiller à la cohérence de cette information avec celle identifiant un présumé responsable.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ (existence)

Définition de la variable

Cette variable mentionne l'existence de l'équipement de sécurité, qu'il soit ou non utilisé.

Intérêt de la variable

Les équipements de sécurité sont destinés à réduire la gravité des accidents. La connaissance des circonstances dans lesquelles ils ne sont pas utilisés et l'augmentation de la gravité que cela induit peut servir à la politique de sécurité routière (évolution de la réglementation, communication ...).

Codification et définition des valeurs

Existence

- 1 Ceinture
- 2 Casque
- 3 Dispositif enfants
- 4 Équipement réfléchissant
- 9 Autre

Code 1 « ceinture » : il s'agit de son existence à l'emplacement qu'occupait l'utilisateur décrit au moment de l'accident.

Code 2 « casque » : il s'agit de sa présence sur le lieu de l'accident. Le casque porté au bras ou accroché aux deux roues motorisés est codé 2 mais il faut rajouter non à l'« utilisation ».

Code 3 « dispositif enfant » : il s'applique aux usagers de moins de 10 ans, passagers des véhicules légers. On ne retient ici que sa présence à l'emplacement qu'occupait l'utilisateur au moment de l'accident.

Code 4 « équipement réfléchissant » : cela concerne les gilets rétro réfléchissants.

Point particulier :

Lorsque deux équipements sont existants (ex : un casque et un équipement réfléchissant pour un cycliste), seul sera codifié celui qui fait l'objet d'une obligation réglementaire, soit l'équipement réfléchissant pour l'exemple cité. Pour un deux roues motorisés, l'équipement codifié est obligatoirement le casque s'il est existant.

ÉQUIPEMENT DE SECURITÉ (utilisation)

Définition de la variable

Cette variable précise si l'utilisation de l'équipement de sécurité existant est effective. Elle est remplie par constatation par les forces de l'ordre sur les lieux de l'accident.

Intérêt de la variable

Les équipements de sécurité sont destinés à réduire la gravité des accidents. La connaissance des circonstances dans lesquelles ils ne sont pas utilisés et l'augmentation de la gravité que cela induit peut servir à la politique de sécurité routière (évolution de la réglementation, communication...).

Codification et définition des valeurs

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 Non déterminable

Code 3 « non déterminable » : lorsque le port de la ceinture n'a pu être constaté par les forces de l'ordre, le témoignage de l'usager ne peut être pris en considération. On codera « *non déterminable* ».

MANŒUVRE DU PIÉTON (localisation)

À ne renseigner que pour les piétons.

Définition de la variable

« La localisation » décrit l'endroit où se trouvait le piéton au moment du choc.

Intérêt de la variable

La connaissance de ces informations doit aider à améliorer la sécurité des piétons.

Codification et définition des valeurs

0 Non renseigné ou sans objet

Sur chaussée

1 À + de 50 m du passage piéton

2 À - de 50 m du passage piéton

Sur passage piéton

3 Sans signalisation lumineuse

4 Avec signalisation lumineuse

Divers

5 Sur trottoir

6 Sur accotement ou BAU (bande d'arrêt d'urgence)

7 Sur refuge

8 Sur contre-allée

Code 7 « sur refuge » : il s'agit de l'espace délimité ou non en milieu de chaussée permettant au piéton de traverser en deux temps.

Points particuliers :

- Est considéré comme un passage piéton uniquement un passage présentant les bandes blanches réglementaires.

- Est codifié 1 un piéton accidenté sur une zone piétonne, une zone de rencontre, une piste cyclable.

- Est codifié 4 un piéton accidenté sur un passage piéton dont la traversée est régie par une signalisation lumineuse ou situé sur un carrefour régi par une signalisation lumineuse quelle que soit la couleur des feux pour les véhicules et pour les piétons quand le feu piéton existe.

MANŒUVRE DU PIÉTON (action)

À ne renseigner que pour les piétons.

Définition de la variable

« L'action » décrit l'activité du piéton au moment du choc.

Intérêt de la variable

Elle peut servir à mieux connaître les circonstances des accidents piétons pour informer les piétons et les conducteurs de véhicule. Ces variables sont donc utiles pour les études en relation avec l'infrastructure et pour la politique de sécurité routière.

Codification et définition des valeurs

0 Non renseigné ou sans objet

Se déplaçant :

- 1 Sens du véhicule heurtant
- 2 Sens inverse du véhicule heurtant

Divers

- 3 Traversant
- 4 Masqué
- 5 Jouant – courant
- 6 Avec animal
- 9 Autre

Point particulier :

Dans le cas d'un accident impliquant un conducteur sorti de son véhicule (par exemple pour changer une roue ou mettre les chaînes), la codification pour ce conducteur heurté est 9 « autre ».

MANŒUVRE DU PIÉTON (état du piéton)

À ne renseigner que pour les piétons.

Définition de la variable

La variable « état du piéton » permet de préciser si le piéton accidenté était seul ou non.

Intérêt de la variable

Elle peut servir à mieux connaître les circonstances des accidents piétons pour informer les piétons et conducteurs de véhicules. Ces variables sont donc utiles pour les études en relation avec l'infrastructure et pour la politique de sécurité routière.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné ou sans objet
- 1 Seul
- 2 Accompagné
- 3 En groupe

Code 2 « accompagné » : signifie que le piéton était assisté dans sa traversée par une tierce personne.

Code 3 « en groupe » : signifie que plusieurs piétons étant ensemble (au moins deux) ont traversé à ce moment qu'ils soient avec ou non le piéton heurté

DROGUE PAR DÉPISTAGE

Définition de la variable

Cette variable indique si un dépistage de drogue a été effectué lors de l'accident ainsi que son résultat. Ce dépistage intéresse les conducteurs et les piétons.

Intérêt de la variable

Cette variable permet d'étudier l'influence des stupéfiants sur l'accidentalité

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné ou sans objet
- 1 Non fait
- 2 Impossible
- 3 Refusé
- 4 Positif pour au moins un produit
- 5 Négatif pour tous produits

Code 4 « positif pour au moins un produit » : si le dépistage s'avère être positif pour au moins une drogue autre que l'alcool.

DROGUE PAR PRISE DE SANG

Définition de la variable

Cette variable indique si une prise de sang du conducteur ou du piéton a été effectuée pour y déceler la présence de stupéfiants ainsi que son résultat.

Intérêt de la variable

Cette variable permet d'étudier l'influence de la drogue sur l'accidentologie.

Codification et définition des valeurs

- 0 Non renseigné ou sans objet (passagers)
- 1 Non fait
- 2 Impossible
- 3 Refusé
- 4 Positif pour au moins un produit
- 5 Négatif pour tous produits
- 6 Résultat non connu

Code 4 « positif pour au moins un produit » : si le dépistage s'avère être positif pour au moins un stupéfiant. L'arrêté du 24 juillet 2008 définit des seuils minima de détection, minima liés à la qualification de l'usage de stupéfiants. C'est à la lecture des épreuves de dépistage que le caractère positif ou non peut être retenu. Les suites données par le procureur sont sans effet sur cette qualification.

Code 6 « résultat non connu » : correspond au cas où les résultats de la prise de sang ne seraient pas connus lors de l'envoi du BAAC. On doit en faire la modification dès que l'information est connue.

Les 20 principales erreurs ou imprécisions constatées dans les BAAC

CONNAISSANCE DU LIEU DE L'ACCIDENT	
Constat	Rappels
Absence de codage GPS	Le 1 ^{er} 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 1 ^{er} 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.
Erreur ou absence d'adresse	Mettre numéro, nature (rue, avenue, boulevard...) et nom de la voie.
PK ou PR non renseignés	Mettre le lieu du <u>1^{er} choc</u> par rapport au bornage existant [PK sur autoroute et PR hors autoroute]. Codage : « Numéro de borne (4 caractères) – Mètres (4 caractères) ». Pour les voies non bornées, le PR est codifié 0 (zéro).
Catégorie de la route non précisée	Préciser la catégorie de la route : autoroute, RN, RD, VC, HRP, parc de stationnement, autres. Pour une <u>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, voie communale).
Pas de numéro de voie	Mettre le numéro de la route, suivi éventuellement d'un indice numérique ou alphabétique. Les abréviations A, RN, RD, VC ne doivent pas figurer : pour A6, coder uniquement 6 par exemple. En milieu rural, les voies communales ne sont pas toujours numérotées. En agglomération, elles portent un nom de rue (adresse). Dans les grandes agglomérations, les rues ont une codification particulière dite code FINATO.
Type d'intersection non précisée	Un accident sera codifié en intersection s'il se produit à l'intérieur de celle-ci ou à proximité immédiate. Cette proximité est appréciée selon si l'accident est en relation avec l'intersection.

CONNAISSANCE DE L'USAGER	
Constat	Rappels
Etat de validité du permis de conduire non précisé	Préciser l'état de validité du permis de conduire du conducteur au moment de l'accident pour le véhicule qu'il conduit. À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire.
Pas de date d'obtention du permis	Indiquer la 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. À ne renseigner que pour les conducteurs de véhicules nécessitant un permis de conduire et dont le permis de conduire est valide.
Date et mois de naissance de l'usager non précisés	Mettre la date de naissance de l'usager. Elle est codée sur 6 caractères : 2 pour le mois, 4 pour l'année.
Lieux de résidence de l'usager non précisés	Indiquer le département (ou le pays) où réside l'usager. Codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche. Pour les étrangers, indiquer le code du pays de résidence.

CONNAISSANCE DES CAUSES DES ACCIDENTS	
Constat	Rappels
Dépistage stupéfiant non précisé	Indiquer si un dépistage de drogue a été effectué ainsi que son résultat. Donner l'information aux ODSR <i>a posteriori</i> si le BAAC a déjà été clôturé.
Prise de sang stupéfiants non précisée	Indiquer si une prise de sang du conducteur ou du piéton a été effectuée pour y déceler la présence de stupéfiants ainsi que son résultat.
Pas de dépistage alcoolémie	Préciser le mode de dépistage de l'alcoolémie ou les raisons pour lesquelles il n'a pas été effectué. À renseigner pour tous les conducteurs et les piétons , et éventuellement les passagers (si disponible).
Taux d'alcoolémie non précisé	À remplir <u>y compris</u> pour des taux d'alcool en dessous de 0,5 g/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 ».
Infractions relevées non précisées	Détailler dans l'ordre d'importance les éventuelles infractions commises (2 max). Codification : format NATINF (5 caractères par infraction, calés à droite). Veiller à la cohérence avec le champ « présumé responsable ».
Responsabilité présumée non renseignée	Donner une indication sur la responsabilité présumée de l'usager au moment de la rédaction de la fiche et indépendamment des résultats de la procédure judiciaire . Vérifier la cohérence avec « infraction NATINF ».

CONNAISSANCE DES VEHICULES IMPLIQUES	
Constat	Rappels
Lieu d'immatriculation non précisé ou erroné	Numéro du département ou du pays codé sur 2 ou 3 caractères calés à gauche. Véhicules immatriculés en France. Pour l'ancien système d'immatriculation : indiquer le numéro du département situé sur la plaque, pour le nouveau système d'immatriculation prendre le « champ C.3 » du certificat d'immatriculation. Pour les véhicules immatriculés à l'étranger, indiquer le code du pays (trois lettres au maximum). Pour les bicyclettes, voiturettes, trains, tramways, engins spéciaux, tracteurs agricoles et véhicules non identifiés, <u>cette variable est sans objet</u> . <u>Cas particuliers :</u> - Véhicule de corps diplomatiques : mettre CD calé à gauche ; - Véhicule de l'administration française : mettre F calé à gauche ; - Véhicule militaire : mettre MIL calé à gauche
Sens de circulation non précisé	Préciser le sens de circulation de chaque véhicule. <u>En interurbain</u> , préciser si les PR ou PK sont croissants ou décroissants. <u>En urbain</u> , le sens de circulation est déterminé à partir des adresses postales.
Date de mise en circulation du véhicule non précisée	Préciser 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.
Type de véhicule non mentionné	Mettre le code CNIT (Code national d'identification des types) : rubrique (D.2.1) sur les nouvelles cartes grises (à partir de 2005, le code CNIT est passé à 15 caractères). Anciennes cartes : recopier le code écrit sous le « type de véhicule ». Pour les motocyclettes récentes, le code CNIT se trouve au même endroit que pour les VL. Pour les motocyclettes plus anciennes, recopier à partir de la carte grise la puissance en deux chiffres cadrés à gauche. Laisser une case vide et recopier le genre sur 4 caractères : MTL1, MTL2, MTL3, MTTE, etc.