

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

**Instruction ministérielle du 18 avril 2017 relative au Guide de rédaction
du bulletin d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) – BAAC 2017**

NOR : INTS1711116J

Références :

- Arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques relatives aux accidents corporels de la circulation routière;
- Instruction ministérielle INTK1410208J du 24 août 2014 relative au suivi des résultats de l'accidentalité en cours d'année;
- Instruction ministérielle INTK1443271C du 19 septembre 2014 relative au guide BAAC.

Pièces jointes :

- Annexe I. – Guide de rédaction du BAAC 2017.
- Annexe II. – Format du BAAC 2017.
- Annexe III. – Les échéances du BAAC 2017.

Le ministre de l'intérieur à Monsieur le préfet de police ; Mesdames et Messieurs les préfets (métropole et outre-mer) ; Monsieur le préfet de police des Bouches-du-Rhône ; Messieurs les hauts-commissaires de la République ; 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.

Les statistiques portant sur l'insécurité routière sont indispensables pour comprendre les mécanismes et les facteurs explicatifs de l'accident. Ces statistiques sont établies sur la base des données remontées par deux chaînes statistiques différentes : la chaîne dite des « remontées rapides » alimentée par les préfetures, ainsi que la chaîne des bulletins d'analyse des accidents corporels de la circulation (BAAC) rédigés par les forces de l'ordre. Ces deux chaînes sont décrites par les instructions ministérielles de 2^e et de 3^e références.

L'observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) a entamé un processus de refonte de son système d'information qui offre l'opportunité de moderniser et de simplifier les modalités de la collecte des statistiques de sécurité routière, sous réserve d'une modification du BAAC 2006 qui est la version en vigueur actuellement.

Dans cette perspective, le contenu du BAAC (annexes 1 et 2) évolue sensiblement avec une version dite « BAAC 2017 » qui poursuit l'objectif d'améliorer la qualité des données utilisées pour l'analyse de l'accidentalité tout en allégeant la charge des échelons locaux des forces de l'ordre et des services des préfetures.

Le BAAC 2017 reprend l'essentiel du BAAC 2006 dont les variables devenues inutiles ont été retirées (ex : « largeur du terre-plein central »), mais enrichi de variables manquantes (ex : type de motorisation) et de quelques valeurs pour tenir compte notamment de l'évolution des moyens de locomotion (ex : engins de déplacement personnel). Cette nouvelle version du BAAC intègre également les données qui figurent dans les remontées rapides (ex : nationalité ou vitesse maximale autorisée).

Le guide de rédaction du BAAC 2017 (annexe 1) a été rédigé par l'ONISR en lien avec l'ensemble des forces de l'ordre et le CEREMA (centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Il s'adresse en premier lieu aux forces de l'ordre chargées de la rédaction des BAAC, mais également aux organismes effectuant des études de sécurité routière, notamment aux observatoires départementaux de sécurité routière.

Le BAAC 2017 pourra être adressé à l'ONISR sous format XML dès le 1^{er} janvier 2018.

A moyen terme, le BAAC 2017 doit permettre de fusionner la chaîne statistique des remontées rapides (partie « accidentalité ») avec celle des BAAC pour diminuer le nombre de saisies par les échelons territoriaux et gagner en cohérence. A cet effet, le BAAC 2017 reste un prérequis incontournable.

La fusion des deux chaînes implique de modifier le rythme d'envoi des BAAC. Pour les accidents survenant en 2018, les BAAC afférents seront donc adressés selon deux échéances obligatoires :

- un pré-BAAC dans les 48 heures ouvrées qui suivent l'accident. Ce pré-BAAC contiendra les premières informations sur l'accidentalité et permettra notamment d'alimenter les tableaux de bord des préfets. La fiabilité de ces données est un impératif car elles seront utilisées pour évaluer le niveau de l'accidentalité en cours d'année;
- un BAAC complet dans les deux mois qui suivent l'accident.

L'annexe 3 précise plus en détails les modalités d'envoi des BAAC 2017 à l'ONISR.

L'objectif est de supprimer la partie « accidentalité » des remontées rapides en milieu d'année 2018. Cette suppression ne sera néanmoins effective qu'après vérification de la fiabilité des pré-BAAC. Aussi, la chaîne dite des remontées rapides sera maintenue sur le premier semestre 2018. Son abandon fera ensuite l'objet d'une autre instruction ministérielle.

Il convient de noter que la partie « activité des forces de l'ordre » des remontées rapides et notamment les infractions relevées continueront à être demandées selon les modalités antérieures. Des solutions permettant la remontée directe de ces informations *via* les logiciels des forces de l'ordre seront néanmoins étudiées.

La rationalisation de la collecte de la statistique de sécurité avec la suppression de la chaîne des remontées rapides permettra de limiter fortement les sollicitations des échelons territoriaux et donc de regagner de la marge pour l'activité opérationnelle et l'analyse de l'accidentalité.

Enfin, la caractérisation plus fine de l'accidentalité permettra d'adapter au mieux les politiques publiques de lutte contre l'insécurité routière et donc de les rendre plus efficaces.

Mes services restent attentifs à toute remarque que le BAAC 2017 et son guide de rédaction pourraient susciter dans le cadre de son application.

Fait le 18 avril 2017.

Le ministre,
MATTHIAS FEKL

ANNEXE I



LA SECURITE ROUTIERE (ONISR)

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTRIEL DE

**Guide de rédaction
du
Bulletin d'Analyse des
Accidents Corporels de la
Circulation**

BAAC 2017

mise à jour avril 2017





LA SECURITE ROUTIERE (ONISR)

OBSERVATOIRE NATIONAL INTERMINISTÉRIEL DE

**Guide de rédaction
du
Bulletin d'Analyse des Accidents
Corporels de la Circulation**

BAAC 2017

mise à jour avril 2017



Préface

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait l'objet d'une fiche BAAC (Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels) par le service de police ou de gendarmerie territorialement compétent. La fiche BAAC décrit l'accident et comprend quatre grandes rubriques : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués. Chaque rubrique est ensuite déclinée en « variables », et chaque variable comprend plusieurs « valeurs ». La dernière version de la fiche BAAC datait de 2006.

Le fichier national des accidents corporels de la circulation, dit « fichier BAAC », regroupe l'ensemble des BAAC renseignés par les forces de l'ordre. Ce fichier BAAC constitue ainsi une base de données indispensable pour connaître l'état et l'évolution de l'insécurité routière et surtout pour comprendre les mécanismes et les facteurs explicatifs de l'accident.

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 de rédaction du BAAC 2017 rédigé en lien avec l'ensemble des forces de l'ordre et le Cerema (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement) dans le souci constant de s'adapter à l'évolution des modes de déplacement et d'améliorer la qualité des données utilisées pour l'analyse de l'accidentalité. Ce guide s'adresse en premier lieu aux forces de l'ordre chargées de la rédaction des BAAC mais également aux organismes effectuant des études de sécurité routière.

Des précisions sont ainsi apportées sur les définitions concernant la plupart de ces variables, leur intérêt, la codification utilisée et des informations sur certains points particuliers.

L'objectif est de continuer 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.

Le BAAC 2017 dont la rédaction est présentée dans ce guide reprend pour l'essentiel le BAAC 2006 mais en y apportant certaines évolutions. Tous les champs du BAAC 2017 doivent être renseignés.

Avertissement

La présente version annule et remplace la version précédente du guide de rédaction des BAAC de mai 2014 (format BAAC 2006).

Ce guide concerne la fiche BAAC dans son nouveau format dit BAAC 2017.

Les principales évolutions du BAAC 2017 :

Suppression de 5 variables : « Jour de la semaine », « Jour et veille de fête », « largeur du terre plein central », « largeur de route », « proximité d'une école ».

Ajout de 5 variables : « Régime de priorité », « Vitesse maximale autorisée », « Type de motorisation », « Nationalité », « Facteur présumé d'accident lié aux lieux ».

Evolution de certaines valeurs pour mieux appréhender le contexte de l'accident : Ex : Dans la variable « catégorie de véhicules » les valeurs suivantes ont été ajoutées « Engins de Déplacement Personnel à moteur (EDP) » (Segway, Gyropode..) et les « EDP sans moteur » (trottinette sans moteur, roller, etc...). De même, dans la variable « Appartenant à » la valeur « location en libre service » (Autolib, etc..) a été ajoutée.

Les facteurs présumés d'accidents ont été élargis à la variable « lieux ». Ainsi, pour chacune des rubriques « Lieux », « Véhicules » et « Usagers », il existe dorénavant une variable « facteur présumé d'accident » dont celle liée aux lieux. Il s'agit pour le rédacteur du BAAC de formuler un simple avis sur les causes déjà identifiées ou probables de l'accident et ceci indépendamment des résultats de la procédure judiciaire éventuellement en cours.

Les catégories de véhicules ont été affinées. Le développement des technologies offre un continuum sans précédent dans les moyens de locomotion (du roller jusqu'au PL) qu'il convient d'appréhender au mieux. Aussi, les valeurs « 3 RM » et « EDP » complètent les catégories habituelles de véhicules.

Bien qu'ils ne soient pas autorisés à circuler sur la voie publique pour le moment, les EDP sont assimilés à des véhicules pour l'analyse de l'accidentalité.

Rubrique « Usagers » - Variable « Catégorie ». Le piéton est uniquement une personne qui se déplace à pied, sans aucune « roulette ». Les personnes à mobilité réduite qui se déplacent en fauteuil non motorisé restent assimilées à des piétons.

Les autres usagers sont des conducteurs de véhicules (au sens large).

Ainsi, une personne circulant en roller ou trottinette ne sera pas un piéton mais sera assimilée à un « conducteur » d'un « ~~Autres~~-EDP sans moteur ».

Pour l'alcool et les stupéfiants, seul le résultat définitif est pris en compte.

Pour les stupéfiants, la positivité impliquera de renseigner un champ relatif à la nature des produits.

ATTENTION : Afin de distinguer ce nouveau BAAC des anciens, le quatre-vingtième caractère de la rubrique « caractéristiques » sera codé à 4.

Suivi des questionnements

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 de l'observatoire national interministériel de la sécurité routière, partie foire aux questions (<http://dscr.minint.fr/index.php/faq-onisr>).

Pour tout accident dont la requalification est envisagée (par exemple en cas d'homicide volontaire, de suicide, les observatoires départementaux (ODSR) doivent adresser les rapports des forces de l'ordre (procès verbal ou à défaut copie de la main courante) et les documents complémentaires rédigés par d'autres intervenants (médecin, procureur) à l'ONISR (onisr-dscr@interieur.gouv.fr) pour décision finale.

Sommaire

| | |
|---|-----------|
| Préface..... | 4 |
| Avertissement..... | 4 |
| Les principales évolutions du BAAC 2017 :..... | 5 |
| Suivi des questionnements..... | 5 |
| Définition de l'accident corporel de la circulation routière | 8 |
| Note de présentation du guide | 15 |
| Rubrique CARACTÉRISTIQUES | 19 |
| DATE | 20 |
| HEURE | 21 |
| LUMIÈRE..... | 22 |
| CODE INSEE DU LIEU ACCIDENT | 23 |
| LOCALISATION..... | 24 |
| INTERSECTION | 25 |
| CONDITION ATMOSPHÉRIQUE | 26 |
| TYPE DE COLLISION | 27 |
| ADRESSE POSTALE | 28 |
| COORDONNÉES GPS..... | 29 |
| Rubrique LIEUX | 31 |
| CODE ROUTE..... | 32 |
| CATÉGORIE ADMINISTRATIVE..... | 33 |
| VOIE | 35 |
| RÉGIME DE CIRCULATION | 36 |
| NOMBRE TOTAL DE VOIES DE CIRCULATION | 37 |
| RÉGIME DE PRIORITE..... | 38 |
| VOIE SPÉCIALE..... | 39 |
| PROFIL EN LONG..... | 40 |
| POINT KILOMÉTRIQUE OU REPÈRE..... | 41 |
| TRACÉ EN PLAN | 43 |
| ÉTAT DE SURFACE | 44 |
| AMÉNAGEMENT INFRASTRUCTURE..... | 45 |
| SITUATION DE L'ACCIDENT | 46 |
| VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE | 47 |
| FACTEURS PRÉSUMÉS DE L'ACCIDENT LIÉS AUX LIEUX..... | 48 |
| Rubrique VÉHICULES | 51 |
| LETTRE CONVENTIONNELLE (véhicules) | 52 |
| CODE ROUTE..... | 53 |
| VÉHICULE OU CONDUCTEUR EN FUITE..... | 54 |
| SENS DE CIRCULATION..... | 55 |
| CATÉGORIE DE VÉHICULE..... | 56 |
| IMMATRICULATION | 58 |
| DATE DE PREMIÈRE MISE EN CIRCULATION | 59 |
| APPARTENANT À..... | 60 |

| | |
|---|------------|
| VÉHICULE SPÉCIAL..... | 61 |
| FACTEURS PRESUMES DE L'ACCIDENT LIES AU VEHICULE..... | 62 |
| TYPE DE MOTORISATION..... | 63 |
| ASSURANCE | 64 |
| OBSTACLE FIXE HEURTÉ..... | 65 |
| OBSTACLE MOBILE HEURTÉ | 67 |
| POINT DE CHOC INITIAL | 68 |
| MANŒUVRE PRINCIPALE AVANT L'ACCIDENT..... | 69 |
| NOMBRE D'OCCUPANTS DANS LE TC (conducteur compris) | 70 |
| CODE CNIT..... | 71 |
| Rubrique USAGERS..... | 73 |
| LETTRE CONVENTIONNELLE (usagers)..... | 74 |
| PLACE DANS LE VEHICULE..... | 75 |
| RESPONSABLE PRESUMÉ | 76 |
| CATÉGORIE D'USAGER..... | 77 |
| GRAVITÉ..... | 78 |
| NATIONALITE | 79 |
| CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE | 80 |
| SEXE | 81 |
| NUMERO USAGER..... | 82 |
| RÉSIDENCE DÉPARTEMENT OU PAYS..... | 83 |
| DATE DE NAISSANCE : mois et année..... | 84 |
| ALCOOLÉMIÉ VERIFICATION | 85 |
| TAUX D'ALCOOL | 86 |
| PERMIS DE CONDUIRE..... | 87 |
| DATE D'OBTENTION DU PERMIS (pour le véhicule conduit) | 88 |
| TRAJET | 89 |
| 1 ^{ère} et 2 ^{ème} INFRACTIONS..... | 90 |
| ÉQUIPEMENT DE SECURITÉ - UTILISATION..... | 91 |
| ÉQUIPEMENT DE SECURITÉ - UTILISATION (suite)..... | 92 |
| MANŒUVRE DU PIÉTON (localisation)..... | 93 |
| MANŒUVRE DU PIÉTON (action)..... | 94 |
| MANŒUVRE DU PIÉTON (état du piéton)..... | 95 |
| VERIFICATION DE LA PRÉSENCE DE STUPEFIANTS | 96 |
| PRODUITS STUPEFIANTS IDENTIFIES..... | 97 |
| FACTEURS PRESUMES D'ACCIDENT LIES À L'USAGER..... | 98 |
| DONNEES TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES..... | 100 |
| TYPE D'ACCIDENT..... | 101 |
| STATUT DU BAAC..... | 102 |
| ANNEXES | 103 |
| CODIFICATION DES PAYS..... | 104 |
| LA FICHE BAAC 2017 | 106 |
| LES POINTS CLES DU BAAC 2017 | 107 |

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. Exemple : si un accident survient le 1^{er} janvier, un décès sera enregistré jusqu'au 31 janvier inclus sans tenir compte de l'heure de l'accident et du décès.

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 impérativement **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 complets 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. Précisions et cas concrets d'application

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 principalement à l'attention des forces de l'ordre ayant pour mission l'édition d'une fiche BAAC dès lors que les accidents signalés répondent aux définitions réglementaires de l'arrêté du 27 mars 2007.

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 :

- La présence d'au moins une victime ;
- L'ouverture à la circulation publique ;
- 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, un accident résultant d'un acte intentionnel de type suicide ou homicide se sera pas pris en statistique sauf s'il a provoqué une ou des victimes tierces. Dans ce cas, l'accident fera l'objet d'un BAAC, et toutes les victimes seront décrites y compris les auteurs avec la gravité réelle. Par victimes tierces, on entend une victime autre que la personne ayant voulu se suicider et autre que la personne visée par l'homicide ou la tentative.

Précisions : le cadre juridique retenu par l'autorité judiciaire n'entre pas en considération. La rédaction des BAAC se fonde uniquement sur l'arrêté du 27 mars 2007.

Il peut donc y avoir un BAAC sans qu'une procédure judiciaire ne soit ouverte.

L'établissement d'un BAAC est également indépendant du cadre juridique retenu par l'autorité judiciaire. Ainsi par exemple le traitement d'un accident de la circulation dans le cadre juridique d'une découverte de cadavre n'exonère en aucun cas de la rédaction d'un BAAC. De même, l'absence d'ITT n'est pas une référence pour le non établissement d'un BAAC.

Quelques exemples ci-dessous sont proposés à titre d'illustration en compléments des éléments présentés en annexe « cas particuliers ». 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 <u>et</u> en l'absence de victimes collatérales parmi les usagers de la route. | Non, si validation formelle du procureur |
| 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 <u>et</u> en l'absence de victimes collatérales parmi les usagers de la route . | Non, si validation formelle du procureur |
| Un accident faisant suite à un suicide ou à un homicide <u>avec</u> des victimes tierces. | Oui, si l'auteur est blessé ou tué il sera considéré comme victime et la gravité réelle sera prise en compte |
| 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 victime dans un jardin ou une habitation consécutivement à une sortie de chaussée d'un véhicule circulant sur la voie publique. | 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 événement calamiteux : inondations, incendies de forêt, séisme.. | 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 ou conducteur blessant un piéton. | Non |
| 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 |
| Une sortie de route suite à un malaise avec ou sans choc | Oui |

Cas des accidents avec malaises :

Les accidents avec malaise imposent la rédaction d'un BAAC.

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 visible. Il est nécessaire de bien appréhender cette cause d'accident sur nos routes.

La victime du malaise sera comptabilisée comme blessée ou tuée y compris si le malaise débute avant l'accident. Le malaise est également considéré comme lié à l'accident s'il survient sur les lieux de l'accident, lors du transport vers l'hôpital ou au cours de l'hospitalisation qui suit l'accident.

Seule la situation d'une personne victime d'un malaise après avoir stationné son véhicule et sans choc ni sortie de route, ne fera pas l'objet d'un BAAC.

3.2. La présence d'une victime

Une victime peut être tuée ou blessée.

► Est considérée comme **blessée** une personne ayant reçu des soins médicaux pour une ou des blessures même mineures. Le soin médical est donc indissociable de l'existence d'une blessure. Le terme de blessure est employé pour qualifier une lésion interne ou externe, provoquée sur une partie du corps humain. La blessure peut résulter notamment d'un choc, d'une brûlure ou d'un malaise. La blessure se manifeste généralement par l'apparition d'une plaie, d'une contusion, d'un hématome, d'une douleur, vomissements, troubles moteurs ou sensitifs, d'une perte de connaissance, de difficultés respiratoires ou d'un saignement.

La blessure peut avoir provoqué l'accident ou être générée par l'accident.

Les soins sont constitués par un ensemble d'interventions dispensées par un professionnel de santé destinées à améliorer la santé de la victime. 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).

Point particulier : Dans le cas d'un examen médical, d'un scanner, d'un IRM.....qui conclut à l'absence totale de blessure. Ces actes médicaux ne seront pas considérés comme des soins puisqu'il s'agit de lever un doute sur une éventuelle blessure et non de soigner une blessure.

Par contre une personne qui bénéficie d'une ITT (Incapacité Totale de travail) doit être considérée comme blessée. La durée d'hospitalisation (+/- 24 heures) déterminant la gravité. A l'inverse une personne sans ITT peut néanmoins être blessée.

► Les **tués** sont constitués des personnes qui décèdent soit sur le coup, soit dans les trente jours qui suivent l'accident.

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 légèrement blessée, 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 suite à une blessure liée à l'accident | Oui |
| Une personne blessée ou tuée dans un accident suite à un malaise. | Oui |
| Une personne décédée lors ou après une opération chirurgicale faisant suite à un accident même si le décès peut être lié à une erreur médicale ou une maladie nosocomiale. | Oui |
| Une personne victime d'un malaise <u>avant</u> ou <u>après</u> l'accident | Oui |
| Décès d'un enfant non né | Non |
| Une personne examinée par un professionnel de santé (consultations, radios, scanner, IRM..) mais non blessée | Non |
| Personne disparue après un accident | Oui. En l'absence du corps, la victime est considérée comme blessée léger |
| Personne blessée et qui décède lors des soins prodigués compte tenu d'une fragilité physiologique ou d'une erreur médicale | Oui |
| Personnes décédées au volant d'un malaise à un feu rouge, sans choc. | Non |

Cas particulier des piétons :

Pour la rédaction des BAAC, constitue un piéton toute personne qui se déplace uniquement sur ses jambes, sans aucune « roulette » ou Engin de Déplacement Personnel.

Sont néanmoins assimilés à des piétons pour la rédaction des BAAC :

- les personnes qui conduisent à la main une voiture d'enfant, de malade ou de personne à mobilité réduite, ou tout autre véhicule de petite dimension sans moteur,
- les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur,
- les personnes à mobilité réduite qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes et circulant à l'allure du pas. Cette définition est quasi identique à celle de l'article R. 412-34 du code de la route.

Une personne qui se déplace en roller, skate, trottinette, segway etc...est donc considérée comme se déplaçant en véhicule et sera assimilée à un conducteur de véhicule au même titre qu'un cycliste.

| 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. | Oui |
| Un accident impliquant un véhicule et une personne poussant un engin. | Oui, la victime est un piéton |
| Un accident impliquant un automobiliste sorti volontairement 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 |
| Un accident impliquant un motocycliste venant de tomber de son engin. | Oui la victime est alors considérée comme étant un motocycliste et non comme un piéton |
| Un accident avec un automobiliste éjecté | Oui, la personne éjectée est considérée comme conducteur ou passager du véhicule. |
| 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 véhicule et un cycliste ayant mis pied à terre et conduisant son cycle à la main. | Oui, la victime est considérée comme piéton |

3.3. L'ouverture à la circulation publique

L'arrêté du 27 mars 2007 précise qu'un accident corporel (mortel et non mortel) de la circulation routière est un accident qui survient sur une voie ouverte à la circulation publique, soit :

- les voies appartenant au domaine public et ouvertes à la circulation publique. Les autoroutes concédées appartiennent à cette catégorie.
- les voies privées ouvertes à la circulation publique. Une voie privée qui permet d'accéder d'un lieu à un autre (notion de transit habituel), ou bien d'accéder à un lieu fréquenté comme un site touristique, un parking de centre commercial, ou un port par exemple (notion de zone habituellement fréquentée par des personnes autres que les propriétaires), est considérée comme ouverte à la circulation publique lorsqu'il n'est pas fait obstacle par une barrière physique au passage d'usagers, motorisés ou non. L'existence de panneaux ne suffit pas.

Sont exclues et uniquement:

- les **voies interdites à la circulation publique** par décision de l'autorité investie du pouvoir de la circulation lorsqu'elles sont signalées et physiquement fermées à la circulation publique.
- **les voies privées non ouvertes à la circulation publique.** Il s'agit des voies privées qui n'entrent pas dans les caractéristiques des voies privées ouvertes à la circulation publiques. Ces dernières peuvent être signalées ou non par un simple panneau (propriété privée par exemple).
- les sentiers de terre dont la largeur est inférieure à 1 mètre.

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 |
| Un sentier en terre de largeur < à 1 mètre | Non |

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 destinée exclusivement à la desserte d'une propriété privée. | Non |
| Un parking d'un commerce ou d'un centre commercial dans la mesure où il est exclusivement réservé aux clients et fermé par une barrière. | Non |
| Une allée qui dessert uniquement le parc de stationnement privé des occupants d'un immeuble. | Non |
| Voie privée dont la barrière fermant l'accès a été forcée par un usager. | Non |
| Un accident survenant dans le cadre d'une épreuve sportive sur route privatisée pour l'occasion et <u>uniquement</u> lorsque le véhicule impliqué est lié à l'épreuve sportive (organiseurs, concurrents, secours..) | Non, si l'arrêté préfectoral précise le caractère privatisé de la route |

3.4. L'implication d'au moins un véhicule

L'arrêté du 27 mars 2007 s'applique à tous les véhicules qui se déplacent sur la voie ouverte à la circulation publique y compris ceux qui ne sont pas autorisés à y circuler.

Un véhicule est un engin susceptible de se mouvoir par un dispositif propre, que ce soit par un moteur, mais aussi par un animal, un pédalier ou une propulsion humaine.

Point particulier : Les Engins de Déplacement Personnel (EDP) tels que les rollers, skate, trottinette, segway etc... sont donc assimilés à des véhicules au même titre qu'une bicyclette.

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). La personne n'est alors pas un piéton mais le conducteur d'un véhicule. | Oui |
| Un Engin de Déplacement Personnel (EDP) de type Segway, gyropode ou autre. | Oui |
| Une trottinette, rollers, skate board, etc... | Oui, ce sont des EDP |
| 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 et mini moto | Oui |
| Un petit train touristique. | Oui |
| Un tramway ou train sur les intersections, passages à niveau, passages piétons, voies communes ou partagées, voies mitoyennes de tramway non isolées (par un grillage par exemple). | 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 format du BAAC a connu plusieurs modifications dont la dernière date de 2006. La dernière version du guide de rédaction du BAAC datait de mai 2014.

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 30 valeurs qui vont de la « bicyclette » au « tracteur agricole ». Compte tenu de la nature très différente de ces variables, celles-ci sont classées selon 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 unique pour chaque accident qui précise plus particulièrement l'unité des forces de l'ordre à l'origine de la fiche BAAC et le numéro du PV.

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 est 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 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.

3.2. Les différents supports

Le présent guide peut être utilisé sous deux formes :

- Un document regroupant les fiches techniques de chaque variable ;
- Une insertion des principales informations du guide BAAC 2017 dans les logiciels utilisés par les forces de l'ordre pour renseigner les 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 (15 avril). Aussi, les BAAC devront impérativement être clôturés par les forces de l'ordre dans **les deux mois** qui suivent l'accident et adressés au fichier national où ils sont contrôlés, corrigés si besoin et validés avant la fin du troisième mois qui suit 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 les préfectures ou 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</p> <p>Intersection Condition atmosphérique Type de collision Adresse postale Coordonnées GPS</p> | <p>Rubrique CARACTÉRISTIQUES</p> |
| <p>Variables de la rubrique LIEUX :</p> <p>Code route Catégorie administrative Voie Régime de circulation Nombre total de voies de circulation Régime de priorité Voie spéciale Profil en long</p> <p>Point kilométrique ou repère Tracé en plan Etat de la surface Aménagement infrastructure Situation de l'accident Vitesse maximale autorisée Facteurs liés aux lieux</p> | <p>Rubrique LIEUX</p> |
| <p>Variables de la rubrique VÉHICULES :</p> <p>Lettre conventionnelle Code route Véhicule ou conducteur en fuite Sens de circulation Catégorie de véhicule Immatriculation Date de 1ère mise en circulation Appartenant à</p> <p>Véhicule spécial Facteurs liés au véhicule Type de motorisation Assurance Obstacle fixe heurté Obstacle mobile heurté Point de choc initial Manœuvre principale avant l'accident Nombre d'occupants dans le TC Code CNIT</p> | <p>Rubrique VÉHICULES</p> |
| <p>Variables de la rubrique USAGERS :</p> <p>Lettre conventionnelle Place dans le véhicule Responsable présumé Catégorie d'usager Gravité Nationalité Catégorie socio-professionnelle Sexe Numéro d'usager Résidence département ou pays Date de naissance Vérification alcoolémie Taux d'alcool</p> <p>Permis de conduire Date d'obtention Trajet 1ère et 2ème infractions Equipements de sécurité (Utilisation) Manœuvre du piéton (localisation) Manœuvre du piéton (action) Manœuvre du piéton (Etat) Vérification stupéfiants Produits stupéfiants identifiés Facteurs liés à l'usager</p> | <p>Rubrique USAGERS</p> |

Rubrique 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

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 :

- Cas d'un 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'usager présumé responsable avant l'accident.

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 la commune.

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.

Code 1 « hors intersection » : Codé lorsqu'il n'y a pas d'intersection à proximité immédiate de l'accident (soit à moins de 50 mètres en milieu urbain et à moins de 150 mètres en interurbain). 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 ou un tramway. Dans ce cas, le train ou un tramway 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 ») même si aucun des véhicules impliqués dans l'accident n'y circulait.
- Dans le cas d'un accident sur une bretelle d'échangeur (item 3 de la variable « aménagement – infrastructure à saisir »), si l'accident a eu lieu à l'intersection de la bretelle avec la route qu'elle rejoint (zones 1 et 3 du schéma de la page 34), l'accident est codifié « en intersection ou à proximité immédiate - en Y » et les 2 voies sont renseignées. Si l'accident a eu lieu en section courante de la bretelle (zone 2 du schéma page 34), l'accident est codifié « hors intersection ».

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 des véhicules lors du choc à partir des 5 cas de collision.

Intérêt de la variable

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

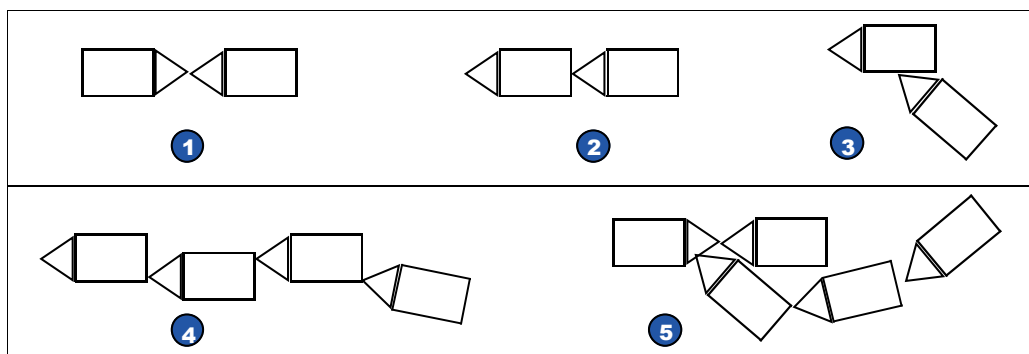
Codification et définition des valeurs

Véhicule contre véhicule (2 véhicules uniquement)

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

3 véhicules et plus

- 4 Collisions 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 circulant dans le même sens.

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

Définition de la variable

Cette variable donne la position de l'accident par coordonnées géographiques en degré décimal. La position de l'accident est celle du choc s'il a eu lieu sur la chaussée ou bien de l'endroit de la sortie de route.

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

Les coordonnées GPS sont codées sur 15 caractères : 1 pour la provenance, 7 pour la latitude, 7 pour la longitude.

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 ;

W : Wallis et Futuna.

Les coordonnées géographiques (latitude et longitude) s'expriment ensuite **en degrés décimaux** sur 7 positions, 2 avant la virgule pour les degrés et 5 après la virgule pour les décimales.

Ex :

| lieu | L a t i t u d e | | | | | | | L o n g i t u d e | | | | | | |
|------|--------------------|---|---|---|---|---|---|--------------------|---|---|---|---|---|---|
| M | 4 | 8 | 3 | 9 | 5 | 4 | 0 | - | 4 | 4 | 9 | 6 | 1 | 0 |
| | Degrés , Décimales | | | | | | | Degrés , Décimales | | | | | | |

Pour la métropole

Les coordonnées commencent toujours par un M suivi de 14 caractères (latitude + longitude).

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.

N b : En métropole, la longitude Ouest est accompagnée d'un signe négatif

Pour l'outre-mer, le format informatique du BAAC (limité à 12 caractères pour les coordonnées GPS) ne permet pas aujourd'hui d'enregistrer les signes négatifs ainsi que les 1 de la centaine des degrés.

Pour autant, l'indicateur de provenance permet d'identifier la zone géographique. Ainsi par exemple :

- pour un accident se produisant à Point-à-Pitre (16,24335 ; -61,53579)

Codification : A16243356153579. A sert d'indicateur pour les Antilles, 1624335 pour 16°24335 degrés de latitude Nord et 6153579 pour 61°53579 degrés de longitude Ouest. Le signe négatif de la longitude ouest n'est pas retranscrit.

- pour un accident se produisant à Nouméa (-22,29560 ; 166,46782)

Codification : C22295606646782. Le signe négatif de la latitude sud (-22°29560) n'est pas retranscrit ainsi que le 1 de la centaine de la longitude (166°46782).

Dès que le format technique du BAAC (XML) le permettra, l'intégralité des coordonnées pourra être intégrée.

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) ou route territoriale
- 3 Route départementale (RD) ou provinciale
- 4 Voie communale (VC)
- 5 Hors réseau public
- 6 Parc de stationnement ouvert à la circulation publique
- 7 Route de métropole (RM) urbaine
- 9 Autre

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

Code 2 « route nationale ou route territoriale » : route nommée RN (ou RT). Les **routes territoriales** sont des routes gérées par les collectivités territoriales suivantes : Corse, Nouvelle-Calédonie, Polynésie Française et Wallis et Futuna. Elles correspondent à des liaisons d'importance régionale.

Code 3 « route départementale ou provinciale » : route nommée RD (ou RP pour la Nouvelle-Calédonie).

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, s'ils sont ouverts à la circulation publique et sans barrière.

Code 7 « route de métropole urbaine » : il s'agit des routes nommées RM et gérées par les grandes agglomérations à statut de métropole urbaine prévu par la loi du 16 décembre 2010. Fin 2016, il existe 15 agglomérations de ce type : Nancy, Nice, Lyon, Bordeaux, Brest, Grenoble, Lille, Montpellier, Nantes, Rennes, Rouen, Strasbourg, Toulouse et les métropoles du Grand Paris et d'Aix-Marseille Provence.

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 ouvertes à la circulation publique.



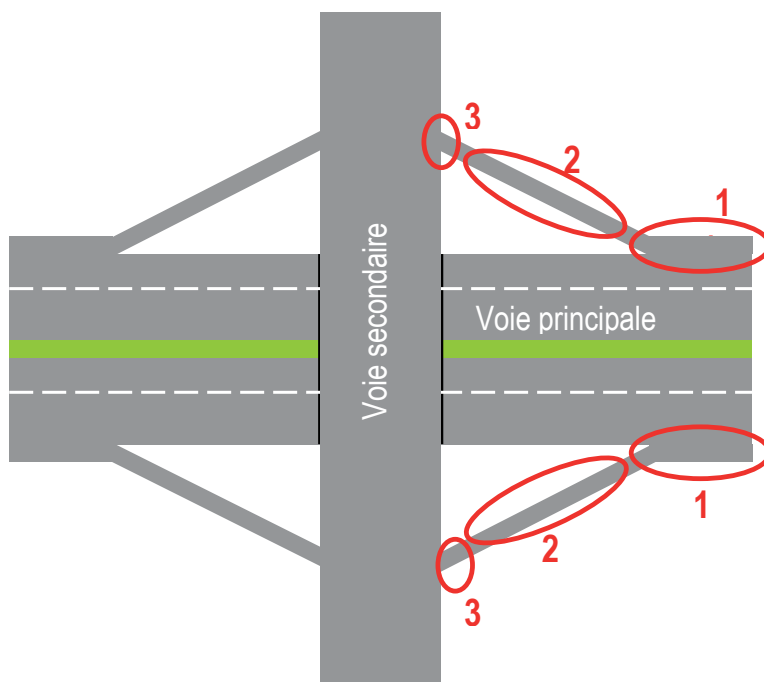
Points particuliers :

- 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 », sauf pour les autoroutes clairement identifiées en agglomération (ex : A55 à Marseille).
- 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 une route nationale, une route départementale, une route de métropole urbaine ou une voie communale.
- Le boulevard périphérique de Paris est une voie communale à chaussées séparées.

**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.

Codification et définition des valeurs

Exemples de codification

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

| | Numéro ou FINATO | | | | Lettre indice |
|-----------------------|------------------|---------|---------|---|---------------------|
| | SO : 0 | Bis : 2 | Ter : 3 | | A B C etc. |
| Autoroute A6 | | | | 6 | |
| Autoroute A6b | | | | 6 | b |
| RN 221 bis | | 2 | 2 | 1 | 2 |
| Code FINATO de la rue | 1 | 7 | 3 | 3 | M |

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 général de circulation de la route hors intersection et points singuliers (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.

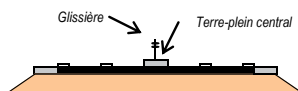
Code 1 « à sens unique » : route à chaussée unique à une ou plusieurs voies de circulation, avec une circulation autorisée dans un seul sens.

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 (sans distinction de sens), 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 route à chaussées séparées (1 + 2 voies) 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 plus

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.
- Dans le cas d'une route à chaussée séparée, la variable comptabilise le nombre total de voies sans distinction de sens (ex : 4 voies pour une 2x2 voies).
- Les voies de stationnement et les voies réservées ne sont pas à prendre en compte dans le calcul du nombre de voies.

REGIME DE PRIORITE

Définition de la variable

Cette variable permet l'identification du régime de priorité de la route décrite et au moment de l'accident pour les accidents en intersection.

Intérêt de la variable

Cette variable est utile pour des études relatives à l'accidentalité selon les régimes de priorité en place et permet de faire évoluer l'organisation des intersections les plus accidentogènes.

LIEUX

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Feux
- 2 Priorité à droite
- 3 Stop
- 4 Cédez-le-passage
- 5 Route prioritaire et priorité ponctuelle



- 6 Giratoire



- 7 Autre

Code 0 « Sans objet » : pour les accidents hors intersection.

Code 1 « Feux » : pour toute configuration régissant la priorité par feux (tricolore, passage à niveau, etc...);

Code 7 « Autre » : pour les intersections à régime de priorité complexe (Giratoire à feux par exemple) ou tout autre régime spécifique.

Point particulier :

Si le code 0 est renseigné, vérifier que la variable « Intersection » est codée « 1 – Hors intersection »

VOIE SPÉCIALE

Définition de la variable

Cette variable permet d'identifier l'existence de voies de circulation réservées non comptabilisées dans la variable « nombre total de voies de circulation » (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 1 « piste cyclable » : voie cyclable physiquement séparée de la chaussée, en site propre ou sur le trottoir.

Code 2 « bande cyclable » : voie cyclable matérialisée avec de la peinture sur la chaussée.

Code 3 « voie réservée » : couloir réservé à certains types d'usagers (ex : bus, taxis, vélo, tramways, piétons, 2 RM, covoiturage..)

Point particulier :

Cette variable signale l'existence de voies particulières (cyclable, réservées), 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 spécifiquement dans l'item sur la « *situation de l'accident* ».

Une bande d'arrêt d'urgence ouverte à certains types d'usagers est codée 3 (voie réservée).

PROFIL EN LONG

Définition de la variable

Cette variable décrit la déclivité 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 les aspects visibilité et vitesse des diagnostics de sécurité, ainsi que pour la sécurité des véhicules lourds.

LIEUX

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.

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 laissé vide. 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

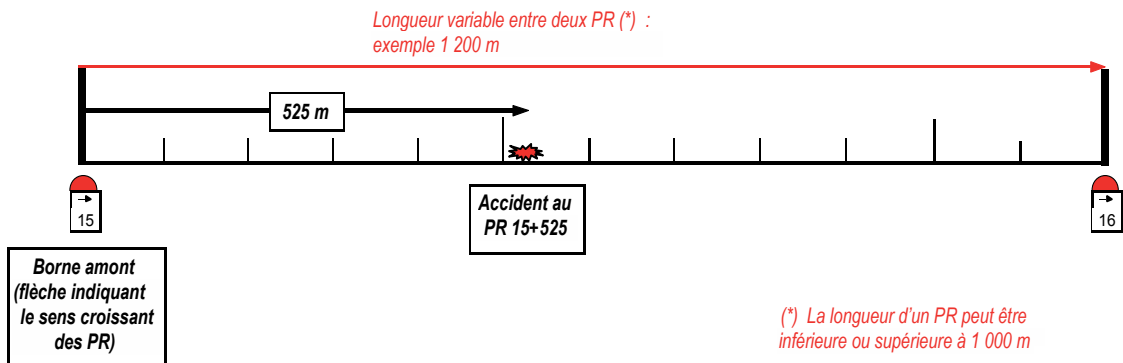
pour un PR 27 + 75 m
29 + 1 235 m

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

Points particuliers :

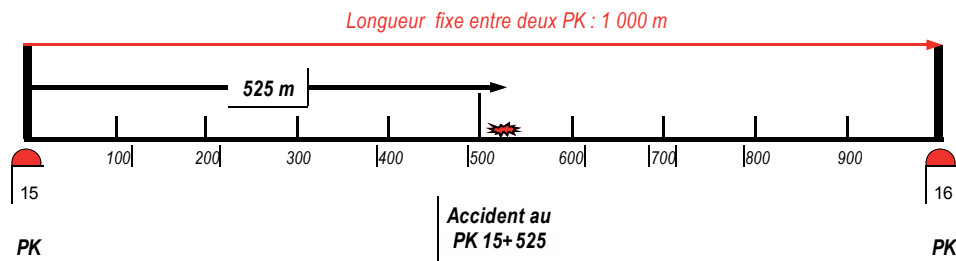
- Vérifier la mise à jour des documents de référence (cartes à PR, déclassement de route, déviation).
- Vérifier la compatibilité entre le PR de l'accident et les PR origine et extrémité de la commune (repérée dans le fichier BAAC par son code INSEE) ou des éléments de l'infrastructure connus (carrefour, agglomération, etc.). Attention, il peut y avoir plus de 1000 mètres entre 2 PR.
- Si pas de PR, ou PR inconnu, laisser à vide.

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

- 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.

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 nécessairement 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 existant sur le 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 Aucun
- 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
- 8 Chantier
- 9 Autres

LIEUX

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 aires piétonnes et zones de rencontre sont des zones à priorité piéton et codifiées en « zone piétonne ».



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

Code 8 « Chantier » : zone où une signalisation spécifique de travaux a été mise en place.

Points particuliers :

- Un carrefour réglé par des feux de circulation est un carrefour aménagé. Pour ces carrefours aménagés, vérifier la cohérence avec les variables « intersection », « nombre de lieux » et « régime de priorité ».
- Code 4 : Vérifier la cohérence avec le code intersection et la présence d'un véhicule train ou tramway.

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

- 1 Sur chaussée
- 2 Sur bande d'arrêt d'urgence (BAU) classique
- 3 Sur accotement
- 4 Sur trottoir
- 5 Sur piste cyclable ou bande cyclable
- 6 Sur autre voie spéciale
- 8 Autres

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

Code 2 « sur bande d'arrêt d'urgence classique » : 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 et bande cyclable » : la piste cyclable est une chaussée exclusivement réservée aux cycles à deux ou trois roues. La bande cyclable est matérialisée sur la chaussée par un marquage à la peinture.

Code 6 « sur autre voie spéciale » : voie réservée à certaines catégories d'usagers : tramway, bus, taxi, 2RM, piéton, BAU ouverte à la circulation pour certaines catégories d'usagers.

Points particuliers :

- Un accident sur une piste cyclable sur trottoir est codé 5.
- La bande d'arrêt d'urgence peut être codée différemment selon son usage. Elle est codée 2 lorsqu'elle est uniquement destinée aux situations d'urgence. Elle est codée 6, lorsque certaines catégories d'usagers sont autorisés à y circuler.

VITESSE MAXIMALE AUTORISÉE

Définition de la variable

Cette variable permet de préciser la Vitesse Maximale Autorisée (VMA) de la route au moment et sur le lieu de l'accident. Il s'agit de la VMA signalée par les panneaux réglementaires installés physiquement sur le terrain à titre permanent ou temporaire (chantier par exemple ou Panneaux à Messages Variables : PMV).

Intérêt de la variable

Cette variable permet de connaître l'accidentalité selon les VMA mises en place et d'évaluer l'impact des politiques publiques de réduction des vitesses.

LIEUX

Codification et définition des valeurs

La vitesse maximale autorisée est codée sur 3 caractères calés à droite.

Exemple : VMA à 90 km/h

| | | |
|---|---|---|
| 0 | 9 | 0 |
|---|---|---|

Points particuliers :

- Les réductions de VMA liées aux conditions météorologiques ne sont pas prises en compte.
- La VMA devant être précisée est celle applicable sur la route faisant l'objet de la saisie. Pour les accidents en intersection, la VMA peut être différente selon les différentes routes à renseigner.
- Si, sur une même route, la VMA est différente selon le sens de circulation, on saisira la VMA applicable au sens de circulation du véhicule de l'usager présumé responsable.
- Les limitations de vitesse imposées aux jeunes conducteurs ou aux conducteurs de PL ou transports en commun n'entrent pas en considération. Il s'agit de la VMA de la route.

FACTEURS PRESUMES DE L'ACCIDENT LIES AUX LIEUX

LIEUX

Définition de la variable

Cette variable est renseignée quand il existe un ou plusieurs facteurs liés à l'infrastructure routière ou à son environnement ayant pu jouer un rôle dans l'occurrence de l'accident ou sa gravité. Les forces de l'ordre renseignent les causes « lieux » selon les constatations opérées et les premières hypothèses et ceci indépendamment des conclusions définitives de la procédure judiciaire.

Intérêt de la variable

Cette variable est utile pour mieux évaluer la fréquence de certaines causes ou facteurs aggravants d'accidents. Leur connaissance permet de faire évoluer la réglementation, d'alimenter des actions de communication, et éventuellement de générer des aménagements.

Codification et définition des valeurs

La codification se fait sur 3 caractères calés à gauche dans l'ordre d'importance des causes. L'ordre d'importance des causes est laissé à l'appréciation des forces de l'ordre.

Exemple :

| | | |
|---|---|--|
| T | X | |
|---|---|--|

 pour un accident avec pour cause principale « chaussée dégradée » et pour cause secondaire « la signalisation verticale »

- S** Aucun facteur identifié
- T** Chaussée dégradée
- U** Marquages au sol effacés
- V** Configuration de la route
- W** Ralentisseur / Chicane
- X** Signalisation verticale
- Y** Gêne à la visibilité
- Z** Chaussée récemment refaite

Code S « Aucun facteur identifié » : quand la route ou son environnement n'ont pas eu de rôle dans l'accident.

Code T « Chaussée dégradée » : affaissement, nid de poule, usure provoquant un défaut d'adhérence, etc. La chaussée rendue glissante par de l'eau, de la neige, de la boue ou du gravier n'est pas considérée comme dégradée.

Code U « Marquages au sol effacés » : faible visibilité des marquages au sol, pouvant avoir induit chez le conducteur une confusion quant à la trajectoire à suivre, aux règles de priorité à respecter, la présence d'un ralentisseur, etc.

Code V « Configuration de la route » : défaut de la géométrie de la route. Par exemple : un virage non déversé, une absence ou une discontinuité de cheminement piéton en zone de bâti, etc.

Code W « Ralentisseurs / Chicanes » : lorsqu'un ralentisseur ou une chicane est à l'origine de l'accident bien que la signalisation de ces aménagements soit correcte. Les coussins et plateaux à ralentisseurs sont également codés W.

Code X « Signalisation verticale » : par un défaut de la signalisation verticale, par exemple : l'absence, la faible visibilité ou la faible lisibilité d'un panneau signalant ou rappelant une prescription, le défaut de fonctionnement d'un feu de circulation, une incohérence entre plusieurs panneaux (de direction, de prescription) pouvant avoir induit chez le conducteur une hésitation l'ayant détourné de sa tâche principale de conduite, etc.

Code Y « Gêne à la visibilité » : par un masque visuel (végétation, talus, construction, panneaux d'affichage...) ayant empêché le conducteur d'anticiper une situation nécessitant d'adapter sa conduite (véhicule lent ou à l'arrêt, intersection, traversée de piéton, etc.) ; ou ayant empêché un conducteur non prioritaire arrêté à une intersection de s'assurer qu'il pouvait traverser ou s'insérer sans danger sur l'axe principal.

Code Z « Chaussée récemment refaite » : Il s'agit de mentionner si la chaussée présente encore les caractéristiques d'un revêtement refait récemment (moins de 6 mois) qui peut générer des risques d'accidents supplémentaires liés au caractère glissant (gravier) ou lisse du nouveau revêtement.

Point particulier :

- les facteurs présumés liés aux lieux sont renseignés indépendamment de la procédure judiciaire. Ils ne résultent pas nécessairement des conclusions d'un « expert » de la route mais surtout de l'avis de l'agent de police ou de gendarmerie qui a constaté l'accident sur la possibilité pour que ces facteurs aient pu favoriser la survenue de l'accident, ou d'avoir aggravé ses conséquences.
- En cas d'un défaut de tracé provoquant une perte de visibilité (par exemple un virage masqué par un point haut du tracé), on renseignera le code V « Configuration de la route ».

Rubrique VÉHICULES

VEHICULES

LETTRE CONVENTIONNELLE (véhicules)

Définition de la variable

Cette variable permet de différencier, par une lettre alphabétique (de A à Z) et un numéro de feuillet (de 01 à 99), les véhicules impliqués dans l'accident y compris les véhicules en fuite.

Intérêt de la variable

Cette lettre, associée au numéro de feuillet, 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.
- 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.
- Attention, tout Engin de Déplacement Personnel (EDP) motorisé ou non (roller, skate, segway, etc...) doit être considéré comme un véhicule.

Point particulier :

Un véhicule en stationnement vide d'occupant est considéré comme obstacle fixe et n'a pas à être décrit sous cette rubrique. Il est alors indiqué pour l'autre véhicule qu'il a heurté un obstacle fixe de type « véhicule en stationnement ».

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 route un numéro d'ordre : 1, 2, 3, etc. Ce numéro d'ordre est systématiquement repris pour chaque véhicule impliqué circulant sur la route 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. C'est le cas par exemple d'un accident intervenu en intersection mais dans lequel tous les véhicules impliqués circulaient sur la même route. L'autre route devra cependant être complétée dans le BAAC bien qu'aucun véhicule impliqué dans l'accident n'y circulait.

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 non retrouvé
- 2 Conducteur en fuite non retrouvé
- 3 Véhicule initialement en fuite retrouvé sans le conducteur
- 4 Conducteur initialement en fuite retrouvé avec ou sans le véhicule

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 non retrouvé, a minima devront être remplies les variables « numéro de feuillet », « lettre conventionnelle », « code route », « véhicule en fuite », « sens de circulation » et « catégorie administrative » si possible.

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

Points particuliers :

- Dans le cas d'un véhicule en fuite ou d'un conducteur en fuite non retrouvés, on peut ne pas avoir de conducteur rattaché au véhicule.
- Dans le cas d'un véhicule initialement en fuite retrouvé sans le conducteur, il s'agira de décrire le véhicule.
- Dans le cas d'un conducteur initialement en fuite et retrouvé ensuite, il faut 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 Inconnu
- 1 PK ou PR ou numéros d'adresses postales croissants
- 2 PK ou PR ou numéros d'adresses postales décroissants
- 3 Absence de repère

Code 0 : lorsque le sens de circulation du ou des véhicules préalablement à l'accident ne peut être déterminé par l'enquête.

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.

Code 3 : pour les situations où il n'existe pas de repère de type PK ou PR ni adresse.

Points particuliers :

- Une flèche sur les bornes « point repère » indique le sens croissant des PR.
- 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 DE VEHICULE

Définition de la variable

Cette variable définit le type de véhicule impliqué dans l'accident et se rapproche au plus près de la catégorie administrative des véhicules selon les définitions du code de la route (article R. 311-1). Pour autant le besoin d'une connaissance précise des accidents a conduit à les détailler davantage et à intégrer d'autres catégories de véhicules pouvant circuler sur une route 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

| | |
|--|---|
| 00 Indéterminable | 33 Moto ou side car > 125 cm ³ |
| 01 Bicyclette | 34 Scooter > 125 cm ³ |
| 02 Cyclomoteur ≤ 50 cm ³ | 35 Quad léger ≤ 50 cm ³ |
| 03 Voiturette | 36 Quad lourd > 50 cm ³ |
| 07 Véhicule de tourisme seul | 37 Autobus |
| 10 Véhicule utilitaire (1,5 t < PTAC ≤ 3,5 t) | 38 Autocar |
| 13 Poids lourd seul (3,5 t < PTAC ≤ 7,5 t) | 39 Train |
| 14 Poids lourd seul (PTAC > 7,5 t) | 40 Tramway |
| 15 Poids lourd (> 3,5 t) + remorque(s) | 41 3 Roues Motorisés ≤ 50 cm ³ |
| 16 Tracteur routier seul | 42 50 cm ³ < 3 Roues Motorisés ≤ 125 cm ³ |
| 17 Tracteur routier + semi-remorque | 43 3 Roues Motorisés > 125 cm ³ |
| 20 Engin spécial | 50 Engin de Déplacement Personnel (EDP) à moteur |
| 21 Tracteur agricole | 60 Engin de Déplacement Personnel (EDP) sans moteur |
| 30 Scooter ≤ 50 cm ³ | 99 Autre véhicule |
| 31 50 cm ³ < Moto ou side car ≤ 125 cm ³ | |
| 32 50 cm ³ < Scooter ≤ 125 cm ³ | |

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. Attention, les scooters de moins de 50cm³ seront codés 30.

Code 03 « voiturette » : 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.

Code 07 « véhicule de tourisme 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 compris entre 1,5 et 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 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, benne à ordures ménagères).

Code 31 « 50 cm³ < motocyclette ou side car ≤ 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.

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

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

Code 34 « scooter > 125 cm³ » : 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 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 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 41 à 43 « 3 Roues Motorisés » : La catégorie des 3 RM comporte des véhicules pouvant être très différents. Pour autant il s'agit essentiellement des scooters à 3 roues de type MP 3. 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 :

- véhicule à trois roues symétriques ;
- la largeur des deux roues du véhicule montées sur le même axe doit être \geq à 460 mm.

Code 50 « Engin de Déplacement Personnel (EDP) à moteur » : tout véhicule à moteur à une, deux roues ou plus de type : Trotinettes électriques, chaises roulantes électriques, skate électrique, gyropode, segway, solowheel, overboardpermettant un déplacement personnel à vitesse modérée (25km/h maximum).

Code 60 « Engin de Déplacement Personnel (EDP) sans moteur » : tout véhicule qui ne correspond pas à la définition d'un cycle, propulsé uniquement par la force musculaire du ou des occupants et non pourvu d'un moteur (par ex. : patins à roulette, trottinette, skateboard, monocycle...);

Code 99 « autre véhicule » : tout véhicule ne rentrant pas dans les définitions ci-dessus ainsi que les véhicules à traction animale.

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 31 ou 33 selon leur cylindrée.
- 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.
- **Un train touristique** est codifié 99 « autre »
- **Un trolleybus** est codifié 37 « autobus ».
- **Camping car** : 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 de tourisme seul » : véhicule de tourisme (véhicule à moteur de type M conçu et construit pour transporter des personnes et ayant au moins 4 roues). Dans le cas **d'un camping car de PTAC > 3,5 T**, il convient de classer le véhicule dans la catégorie 99 « autre véhicule ».
- 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).

IMMATRICULATION

Définition de la variable

Cette variable fournit l'origine géographique du véhicule impliqué et permet également de savoir s'il présente un défaut d'immatriculation.

Intérêt de la variable

Cette variable permet notamment 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 **selon la codification internationale ISO 3166 qui figure en annexe** (deux lettres au maximum).

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

Exemple :

- Véhicule français immatriculé dans le Var :

| | | | |
|---|---|--|--|
| 8 | 3 | | |
|---|---|--|--|
- Véhicule étranger immatriculé en Allemagne :

| | | | |
|---|---|--|--|
| D | E | | |
|---|---|--|--|

Cas particuliers :

- Véhicule appartenant aux **corps diplomatiques** :

| | | | |
|---|---|--|--|
| C | D | | |
|---|---|--|--|
- Véhicule appartenant à l'**administration française (Etat)** :

| | | | |
|---|--|--|--|
| F | | | |
|---|--|--|--|
- 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 ».

Cas des véhicules sans immatriculation

- Pour les véhicules **sans obligation** d'immatriculation bicyclettes, les voiturettes, EDP, les trains, les tramways, les engins spéciaux, les tracteurs agricoles et les véhicules non identifiés, :

| | | |
|---|---|---|
| R | A | S |
|---|---|---|

- Véhicule en défaut d'immatriculation, non homologué :

| | | |
|---|---|---|
| D | E | F |
|---|---|---|

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.

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 Propriétaire inconnu
- 1 Conducteur
- 2 Véhicule volé
- 3 Propriétaire consentant
- 4 Administration
- 5 Entreprise
- 6 location courte durée
- 7 location en libre service
- 9 autre

VEHICULES

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

Code 6 « location courte durée » : il s'agit des véhicules mis à disposition de l'utilisateur dans le cadre d'un service proposé par une entreprise offrant aux clients la location des automobiles pour de courtes périodes pouvant aller de quelques heures à 1 mois.

Code 7 « location en libre service » : ces véhicules sont en libre service et utilisés par l'utilisateur soit dans le cadre d'un abonnement, soit de manière ponctuelle.

Points particuliers :

- Dans le cas de *leasing* ou d'une location de longue durée (>1 mois), il faut coder le véhicule comme appartenant à une entreprise (code 5).

VÉHICULE SPÉCIAL

Définition de la variable

Cette variable permet de distinguer les véhicules qui présentent une fonction spécifique, visuellement identifiable (ambulance, pompiers, forces de l'ordre, matières dangereuses, etc.). Les véhicules banalisés sans gyrophare n'entrent pas dans cette catégorie. 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
- 7 Véhicule aménagé au handicap
- 8 Véhicule à système de conduite autonome
- A Forces armées
- B Véhicule du gestionnaire du réseau routier
- 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 7 « véhicule aménagé au handicap » possédant un aménagement du poste de conduite spécifique au handicap.

Code 8 « véhicule à système de conduite autonome » : Le code 8, implique que le véhicule était en mode conduite autonome (sans intervention du conducteur) au moment de l'accident. La notion de mode de conduite autonome peut concerner aussi bien un véhicule totalement autonome ou bien un véhicule « semi-autonome » disposant de différents systèmes d'aide à la conduite automatisée, par exemple en ville ou sur autoroute, ou encore de système de stationnement automatisé.

Code A « Forces armées » : comprend uniquement les véhicules des forces armées clairement identifiés au regard de leurs couleurs et de leur usage militaire (4x4, transports de troupes, blindés, ponts motorisés, ...).

Code B « véhicule du gestionnaire du réseau routier » : il s'agit des véhicules spéciaux et identifiables des gestionnaires de voiries utilisés pour assurer l'entretien ou la sécurité du réseau (véhicules de chantier, patrouilleurs sur autoroute par exemple).

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.

FACTEURS PRESUMES DE L'ACCIDENT LIES AU VEHICULE

Définition de la variable

Cette variable est renseignée quand il existe un facteur lié au véhicule ayant pu jouer 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 Aucun facteur identifié
- 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
- 8 véhicule peu familier au conducteur
- A Aide à la conduite défaillante
- B Visibilité restreinte depuis l'habitacle
- 9 Autre

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.

Code 8 « véhicule peu familier au conducteur » : véhicule neuf, de prêt, en location, et uniquement lorsque la cause est évoquée par le conducteur.

Code 9 « Autre » : lorsque l'accident est lié au véhicule mais avec un facteur autre que ceux déjà listés.

Code A « Aide à la conduite défaillante » : lorsque l'accident est lié à un dysfonctionnement du système d'aide à la conduite (système de sécurité active, d'information ou d'assistance du conducteur).

Code B « Visibilité restreinte depuis l'habitacle » : lorsqu'un facteur propre à la conception du véhicule a restreint la visibilité et a provoqué l'accident. Le chargement qui occulte la visibilité n'entre pas donc pas dans ce cadre.

TYPE DE MOTORISATION

Définition de la variable

Cette variable présente la motorisation du véhicule au sens du type d'énergie utilisée.

Intérêt de la variable

Elle permet d'apprécier le niveau de l'accidentalité selon l'énergie utilisée. Elle offre notamment l'opportunité d'évaluer l'impact de la motorisation électrique et de son faible niveau d'émission sonore.

Codification et définition des valeurs

- 0 Inconnu
- 1 hydrocarbures
- 2 hybride électrique
- 3 électrique
- 4 hydrogène
- 5 humaine
- 6 autre

Code 2 « hybride électrique » : est codifié 2 tout véhicule hybride. Si le véhicule est en mode électrique au moment de l'accident, il reste néanmoins codé 2. Un vélo électrique est considéré comme un véhicule à propulsion hybride électrique (propulsion humaine + électrique).

Code 3 « électrique » : tous les véhicules à motorisation exclusivement électrique, (automobile, véhicule de livraison, bus...), les Engins de Déplacement Personnel utilisant uniquement une propulsion électrique (solowheel, giropode, fauteuils...), les scooters électriques...

Code 5 « humaine », concerne tous les moyens de déplacement non motorisés (patins à roulette, roller, skate, trottinette, vélo non électrique...)

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.

Codification et définition des valeurs

- 1 Oui
- 2 Non
- 3 Non présentation
- 4 Véhicule ne nécessitant pas d'assurance

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

Code 3 « non présentation » : lorsque l'assurance n'a pas été portée à la connaissance des forces de l'ordre bien qu'elle soit obligatoire. Exemple : véhicule en fuite.

Code 4 « Véhicule ne nécessitant pas d'assurance » : Les vélos, Engins de Déplacement Personnel, trains ou tramways et tous les autres véhicules ne nécessitant pas d'assurance pour circuler (selon la définition des catégories de véhicules du fichier BAAC)

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, hors véhicule en circulation.

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 sur accotement | 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 | 17 Buse – tête d'aqueduc |

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, arbres, 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.

Code 17 « buse - tête d'aqueduc » : la tête d'aqueduc est un ouvrage en béton situé à chaque extrémité d'une buse laissant circuler l'eau sous un chemin, une route, une voie ferrée ou une autre structure.

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 15.
- 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.
- Un véhicule en stationnement n'est pas décrit si aucune victime ne se trouve à l'intérieur. Il est alors indiqué pour l'autre véhicule qu'il a heurté un obstacle fixe de type « véhicule en stationnement ».

OBSTACLE MOBILE HEURTÉ

Définition de la variable

Cette variable décrit les différents types de collision excepté celles contre un obstacle fixe. Cette variable recense l'obstacle mobile heurté par les véhicules impliqués. Est considéré comme obstacle mobile tout objet qui s'oppose à la progression du véhicule ou la freine.

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 Aucun
- 1 Piéton
- 2 Véhicule

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

Code 0 « Aucun » : aucun obstacle mobile heurté.

Code 1 « piéton » : Sont assimilées aux piétons :

- « les personnes qui conduisent à pied une voiture d'enfant, de malade ou de personne à mobilité réduite, ou qui conduisent à pied tout autre véhicule de petite dimension sans moteur,
- Les personnes qui conduisent à la main une bicyclette ou un cyclomoteur,
- Les personnes à mobilité réduite qui se déplacent dans une chaise roulante mue par eux-mêmes.

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. Les trottinettes, rollers, skates et plus généralement les Engins de Déplacement Personnel (EDP) sont des véhicules.

Points particuliers :

- 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 | Inconnu | 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 « Inconnu » : lorsque l'enquête ne permet pas de connaître le point de choc initial. Les véhicules incendiés ou ayant explosé sans choc préalable 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 Inconnue

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 insertion

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 portière

23 Arrêté (hors stationnement)

24 En stationnement (avec occupants)

25 Circulant sur trottoir

26 Autre manœuvre

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 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, qu'ils soient victimes ou non.

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 |
|--|---|---|

CODE CNIT

- Le CNIT (Code national d'identification des types) a remplacé l'ancien 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 | | | | | | |
|---|---|--|---|---|---|---|--|--|--|--|--|--|

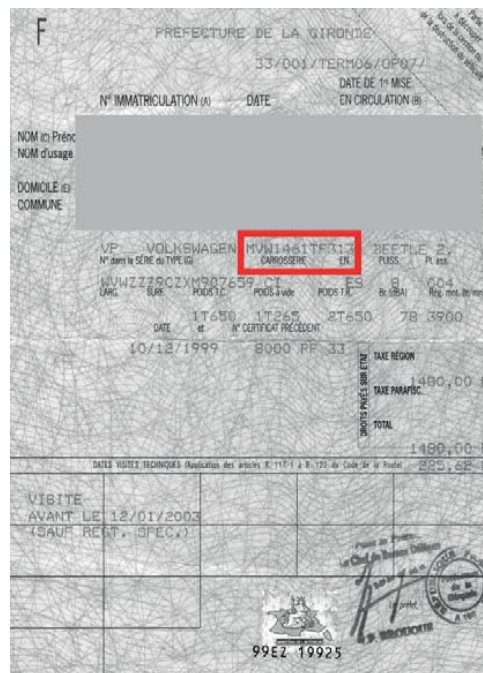
- **Pour les véhicules à 4 roues**, il faut recopier l'intégralité du code CNIT.
Nous reproduisons les différentes cartes grises susceptibles d'être rencontrées :

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

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.



VEHICULES

Dans l'exemple ci-dessus, le code

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

 CNIT est :

Pour les cartes grises plus récentes, le code CNIT se situe à la rubrique (D.2.1) comme le montre l'exemple ci-dessous.

Le code CNIT peut contenir 15 caractères depuis mai 2009.

Certificat d'immatriculation

| | | | |
|--------------------------------------|--|------------------------|-----------|
| N° Immatriculation | Date de 1 ^{ère} immatriculation | | |
| A. [REDACTED] | B 16/02/2006 | | |
| C.1 [REDACTED] | | | |
| [REDACTED] | | | |
| C.4a EST LE PROPRIÉTAIRE DU VÉHICULE | | | |
| C.4.1 | | | |
| C.3 [REDACTED] | | | |
| D.1 [REDACTED] | | | |
| D.2 LNBE028 | D.2.1 MLD6404DV430 | | |
| D.3 FREELANDER | E. SALLNABE85A800413 | | |
| F.1 2080 | F.2 2080 | F.3 4080 | |
| G 1693 | G.1 1618 | | |
| J M1 | J.1 VP | J.2 AC | J.3 BREAK |
| K e11*96/79*0082*12 | | | |
| P.1 1951 | P.2 82 | P.3 GO | P.6 8 |
| Q | S.1 5 | S.2 | U.1 79 |
| U.2 3000 | V.7 205 | V.9 70/220*2001/1EURO3 | |
| X.1 VISITE AVANT LE 07/05/2016 | | | |

VEHICULES

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

M | L | D | 6 | 4 | 0 | 4 | D | V | 4 | 3 | 0 | | | |

Point particulier

Lorsque le code CNIT n'est pas connu, il sera codé 0 (zéro)

0 | | | | | | | | | | | | | | |

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 lettre, associée au numéro de feuillet, permet d'identifier un usager dans le BAAC, et de le rattacher à son véhicule. Elle permet également, toujours associée au numéro de feuillet, de rattacher le ou les piéton(s) heurté(s) au véhicule qui l'a (les a) heurté en premier. Elle est donc primordiale pour la compréhension globale de l'accident. Par exemple, un usager dont la lettre conventionnelle est C et le numéro de feuillet 01 était dans le véhicule C, feuillet 01.

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 et le numéro de feuillet utilisés 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.
- 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 s'il n'y a pas d'autres usagers victimes à l'intérieur).

PLACE DANS LE VÉHICULE

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 automobiles concernant les déformations des véhicules, la nature et la gravité des lésions qu'elles génèrent.

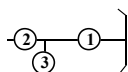
Codification et définition des valeurs

La place est donnée par un des schémas suivants :

Transport en commun

Voiture

Moto / Side-car



| | | |
|---|---|---|
| 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 |
| 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.
- Le conducteur d'un deux ou trois roues est codé 1, son passager 2.

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'apprécie provisoirement les forces de l'ordre, **au moment de la rédaction de la fiche BAAC**, 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.
- Si la responsabilité n'est pas établie, le code 0 est renseigné
- S'assurer de la cohérence avec la variable « infraction NATINF ».
- Un auteur présumé d'accident mortel peut être responsable de son propre accident en étant blessé voire tué et notamment lorsqu'il n'y a pas de tiers.
- Pour un même accident il peut y avoir une responsabilité partagée et donc plusieurs présumés responsables. Dans ce cas, les conducteurs (ou le piéton) concernés seront codés 1 (présumés responsables).

CATÉGORIE D'USAGER

Définition de la variable

Cette variable indique si l'utilisateur était piéton, conducteur ou passager d'un véhicule. Attention, les personnes circulant sur des rollers, skates, trottinettes, Engins de Déplacement Personnel, ou équivalents, sont désormais assimilées à des conducteurs de véhicules.

Intérêts de la variable

- Cette variable permet d'orienter et de cibler la politique de sécurité routière, sur certains types d'utilisateurs 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'aménagement de l'infrastructure dans le cas des accidents impliquant des piétons.

Codification et définition des valeurs

- 1 Conducteur
- 2 Passager
- 3 Piéton

Code 1 « conducteur » : identifie le conducteur du véhicule auquel il est rattaché.

Code 2 « passager » : identifie un passager du véhicule auquel il est rattaché.

Code 3 « piéton » : est piéton toute personne qui circule à pied (en ville, sur une route), sans utiliser un autre moyen de déplacement.

Sont assimilées aux piétons les personnes :

- qui conduisent à pied une voiture d'enfant, de malade ou de personne à mobilité réduite,
- les personnes qui conduisent à la main un cycle ou un cyclomoteur,
- les personnes à mobilité réduite se déplaçant dans une chaise roulante **mue par eux-mêmes et circulant à l'allure du pas.**

Points particuliers :

- Les cyclistes, les cyclomotoristes, les motocyclistes, les utilisateurs d'Engins de Déplacement Personnel avec ou sans moteur (trottinette, segway, roller, skate, patinettes...) sont des usagers codifiés 1 (conducteur) et éventuellement 2 s'ils sont passagers.
- La codification 1 ou 2 doit être cohérente avec le champ « place dans le véhicule » : « conducteur » ou « passager ».
- Pour un piéton (code 3), 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). Ces 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 les 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 plus de 24 heures
- 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 ».

NATIONALITE

Définition de la variable

Cette variable précise la nationalité des personnes impliquées. Elle concerne aussi bien les conducteurs que les passagers et les piétons.

Intérêt de la variable

La nationalité permet de connaître le niveau de l'accidentalité selon la nationalité des conducteurs. Il s'agit de données essentielles à la mise en place d'une politique de sécurité routière internationale.

Codification et définition des valeurs

« Nationalité »

La variable est codée sur 4 caractères calés à gauche. Les 2 premiers concernent une personne qui possède une seule nationalité. Les deux derniers caractères sont destinés à renseigner la deuxième nationalité pour les binationaux.

Le code pays est celui issu de la norme ISO 3166 qui figure dans l'annexe « codification des pays » en fin de ce guide de rédaction des BAAC.

Ex : usager français

| | | | |
|---|---|--|--|
| F | R | | |
|---|---|--|--|

Ex : usager franco tunisien

| | | | |
|---|---|---|---|
| F | R | T | N |
|---|---|---|---|

Points particuliers :

- pour les binationaux qui ont la nationalité française, celle-ci sera toujours mentionnée en premier.
- pour les autres binationaux, c'est la proximité géographique avec la France qui conditionnera l'ordre d'inscription.

Ex : usager avec la nationalité italienne et camerounaise :

| | | | |
|---|---|---|---|
| I | T | C | M |
|---|---|---|---|

CATÉGORIE SOCIO-PROFESSIONNELLE

Définition de la variable

Cette variable précise l'activité principale exercée par les usagers 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 exploitant
- 3 Artisan, commerçant, chef d'entreprise
- 4 Cadre et professions intellectuelles supérieures
- 5 Professions intermédiaires, employé
- 6 Ouvrier
- 7 Retraité
- 8 Chômeur
- 9 Autre personne sans activité professionnelle
- A Etudiant, scolaire
- B Inconnue

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, scolaire » : 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

NUMERO USAGER

Définition de la variable

Cette variable permet de différencier, par numérotation de 001 à 999, les usagers impliqués dans l'accident.

Intérêt de la variable

Cette variable permet d'identifier chaque usager indépendamment de sa place dans le véhicule. Elle est donc primordiale pour la compréhension globale de l'accident et du rôle de chacun.

Codification et définition des valeurs

- Les chiffres utilisés vont de 001 à 999 sans discontinuité calés à droite et complétés par des « 0 » à gauche si nécessaire.

Ex :

| | | |
|---|---|---|
| 0 | 0 | 1 |
|---|---|---|

- Un usager (conducteur) en fuite doit être codifié s'il est retrouvé.
- Le chiffre 001 est attribué si possible au conducteur présumé responsable.

Point particulier :

Le numéro d'usager est unique pour chaque accident indépendamment du nombre de véhicules.

RÉSIDENCE DÉPARTEMENT OU PAYS

Définition de la variable

Indique le département (ou le pays) où réside l'utilisateur 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'utilisateur 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 figurant en annexe. Les pays sont codés sur 2 caractères selon la norme internationale ISO 3166

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 à la date de l'accident. 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 ».

ALCOOLÉMIE VERIFICATION

Cette variable devra au minimum être renseignée pour tous les conducteurs et les piétons lorsque le dépistage est obligatoire.

Définition de la variable

Cette variable renseigne sur le résultat de la vérification de l'alcoolémie ou les raisons pour lesquelles elle n'a pas été effectuée. Il s'agit donc du résultat définitif connu par éthylomètre ou prise de sang.

Intérêt de la variable

La conduite sous alcoolémie reste un enjeu important de l'accidentalité. Il est donc incontournable d'identifier les usagers (conducteurs et piétons) ayant consommé de l'alcool.

Codification et définition des valeurs

- 0 Sans objet
- 1 Impossible
- 2 Refusé
- 3 Positif par prise de sang
- 4 Positif par éthylomètre

- 6 Négatif

Code 1 « impossible » : pour une raison technique et notamment lorsque le conducteur est décédé ou gravement blessé, le prélèvement n'est pas toujours possible. Il en est de même lorsque le conducteur est/ou a été en fuite.

Code 3 et 4 « Positif par prise de sang » et « Positif par éthylomètre » : Il est indispensable de connaître le moyen de contrôle employé pour ensuite pouvoir utiliser la variable suivante qui est le taux d'alcool.

Code 6 « dépistage négatif » : lorsque les résultats de l'alcoolémie sont négatifs

Points particuliers :

- Le contrôle de l'alcoolémie réalisé doit être enregistré systématiquement *pour tous les conducteurs* et les piétons impliqués.
- Les piétons, passagers et conducteurs d'EDP seront codifiés 0 si l'alcoolémie n'a pas été vérifiée (hors les cas d'impossibilité ou de refus).
- L'alcoolémie des passagers peut également être renseignée mais n'est pas obligatoire.
- Le seuil de positivité (dépassement du seuil légalement autorisé) dépend de l'usager contrôlé (permis probatoire, conducteur de TC,...).

TAUX D'ALCOOL

Définition de la variable

Cette variable précise le taux d'alcoolémie recueilli lors de la vérification y compris lorsque celle-ci est négative.

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 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). 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.

Ex :

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1 | , | 5 | 2 |
|---|---|---|---|

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.

Points particuliers :

- Lorsqu'un conducteur ou un piéton est positif (taux au-delà du seuil légalement autorisé), le taux doit obligatoirement être renseigné. Le taux est exprimé en g/l de sang si le champ Alcoolémie vérification est « positif par prise de sang » et en mg/l d'air expiré si le champ Alcoolémie vérification est « positif par éthylomètre ». Le BAAC ne pourra être clôturé et adressé à l'ONISR sans cette donnée.
- Lorsque le taux d'alcool d'un usager est inférieur au taux légal, le champ « taux d'alcool » pourra mais sans obligation être également renseigné mais uniquement en mg/l d'air expiré. **Il appartient aux forces de l'ordre d'effectuer la conversion si le taux résulte d'une prise de sang.**

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 et ne concerne donc que les conducteurs de véhicules nécessitant un permis.

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 Sans objet (véhicule sans permis ou piéton ou passager)
- 1 Valide et non probatoire
- 2 Périmé
- 3 Suspendu, retenu
- 4 Apprentissage de la conduite en auto-école
- 5 Catégorie non valable
- 6 Défaut de permis
- 7 Conduite accompagnée ou supervisée
- 8 Inconnu
- 9 Permis annulé ou invalidé
- A Permis probatoire 2 ans
- B Permis probatoire 3 ans

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, retenu » : suspendu par décision administrative ou judiciaire, retenu par les forces de l'ordre.

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 » : Le conducteur possède un permis de conduire mais qui ne correspond pas à la catégorie du véhicule conduit au moment de l'accident.

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, 5 ou 9.

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

Code 9 « Permis annulé ou invalidé » : il s'agit d'un permis annulé par décision judiciaire, ou invalidé dans le cadre du permis à points.

Codes A et B : selon la méthode d'apprentissage de la conduite qui a été choisie, le permis de conduire est un permis probatoire pour une période qui peut être de 2 ou de 3 ans.

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 |

Point particulier :

- ne pas confondre la date de délivrance du permis et la date d'obtention (voir infra)

USAGERS

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

| CATÉGORIES DE VÉHICULES POUR LESQUELLES LE PERMIS EST VALABLE | DEPUIS LE | JUSQU'AU | RESTRICTIONS | MENTIONS | TIMBRE |
|---|------------|------------|--------------|----------|--------|
| A1 ≤ 125 cc ≤ 11 kW | 26/12/1979 | | | | |
| A ≤ 35 kW ≤ 0,16 kW/kg | ***** | | | | |
| B1 ≤ 125 cc ≤ 11 kW | 26/12/1979 | | | | |
| B ≤ 3500 kg ≤ 11,8 t | 18/07/1980 | | | | |
| C | ***** | | | | |
| D | ***** | | | | |
| B ≤ 3500 kg ≤ 11,8 t | 25/11/1956 | 09/01/2012 | | | |
| E | ***** | | | | |
| 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 codé 5.
- Une mission professionnelle entre son domicile et le lieu de la mission est codée 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 y compris avant d'aller au travail.

1^{ère} et 2^{ème} INFRACTIONS

Définition de la variable

Cette variable sert à désigner les éventuelles infractions commises par l'usager dans le cadre de l'accident corporel, 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 - UTILISATION

Définition de la variable

Cette variable précise si l'utilisation de l'équipement de sécurité principal 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 Ceinture
- 2 Casque
- 3 Dispositif enfants

- 8 Non déterminable

Code 1 « ceinture » : lorsque l'utilisateur portait la ceinture au moment de l'accident.

Code 2 « casque » : lorsque l'utilisateur portait le casque au moment de l'accident. Le casque porté au bras ou non accroché n'est pas considéré comme étant utilisé au moment de l'accident.

Code 3 « dispositif enfant » : il s'applique aux usagers de moins de 10 ans, passagers des véhicules légers.

Code 8 « non déterminable » : lorsque l'utilisation des équipements de sécurité n'a pu être constatée par les forces de l'ordre, le témoignage de l'utilisateur ne peut être pris en considération. On codera « *non déterminable* ».

Point particulier :

- Les codes 1 à 3 ne sont à renseigner que lorsque l'équipement concerné est porté de manière conforme.
- le champ peut être laissé vide.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ - UTILISATION (suite)

Définition de la variable

Cette variable complète l'utilisation de l'équipement de sécurité existant. 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

- 0 Aucun équipement
- 4 Gilet réfléchissant
- 5 Airbag personnel(2/3 RM)
- 6 Gants (2/3 RM)
- 7 Airbag personnel + Gants (2/3 RM)
- 9 Autres équipements de sécurité

Code 0 « Aucun » : lorsque l'utilisateur ne porte aucun équipement de sécurité. Il s'agit d'une information essentielle qui suppose le non respect de la réglementation dans de nombreux cas.

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

Code 5 « Airbag personnel » : Il s'agit d'indiquer si le conducteur d'un 2 ou 3 roues motorisés, mais également d'un quadricycle à moteur, portait un vêtement de sécurité de type blouson airbag développé pour protéger son utilisateur en cas de chute.

Code 6 « Gants (2/3 RM) » : il s'agit de préciser si l'utilisateur (conducteur ou passager de motocyclette, 3 RM, de quadricycle à moteur) est bien porteur de gants conformes à la réglementation relative aux équipements de protection individuelle précisée par le décret n°2016-1232 du 19 septembre 2016.

Point particulier :

- Lorsque plusieurs équipements sont existants, seront codifiés en priorité ceux qui font l'objet d'une obligation réglementaire.

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 Sans objet (usager non piéton)

Sur chaussée, hors passage piéton

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

9 Inconnue

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

Points particuliers :

- les conducteurs d'EDP ne sont pas des piétons et seront codés 0.
- 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 Sans objet (usager non piéton)

Se déplaçant :

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

Divers

- 3 Traversant
- 4 Masqué
- 5 Jouant – courant
- 6 Avec animal
- 7 Quitte l'arrêt du TC
- 8 Accède à l'arrêt du TC
- 9 Autre
- A Monte ou descend de son véhicule
- B Inconnue

Point particulier :

- les conducteurs d'EDP ne sont pas des piétons et seront codifiés 0.
- **Les codes 7 et 8** sont destinés à affiner la connaissance de l'accidentalité aux abords des arrêts des transports en commun (TC). Ces codes décrivent l'action du piéton qui quitte ou bien accède à l'infrastructure d'un moyen de TC (abris bus, arrêt de tramway, gare routière ou ferroviaire, etc..).
- **Code A « Monte ou descend de son véhicule »** : il s'agit de l'action du conducteur ou d'un passager au moment même de l'accident.
- Dans le cas d'un accident impliquant un usager sorti de son véhicule (par exemple pour changer une roue ou mettre les chaînes), la codification pour cet usager heurté est 9 « autre ».

MANŒUVRE DU PIÉTON (état du piéton)

À renseigner uniquement 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 Sans objet (usager non piéton)

1 Seul

2 Accompagné

3 En groupe

Code 2 « accompagné » : signifie que le piéton était assisté dans sa traversée par une tierce personne. Ex : personne âgée ou non voyant aidée 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 le piéton heurté ou non. Les piétons indemnes ne sont pas obligatoirement décrits.

VERIFICATION DE LA PRESENCE DE STUPEFIANTS

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

Définition de la variable

Cette variable renseigne sur le résultat de la vérification de la consommation de stupéfiants ou les raisons pour lesquelles elle n'a pas été effectuée. Il s'agit donc du résultat définitif. Cette vérification 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 Sans objet (passager)
- 1 Non fait
- 2 Impossible
- 3 Refusé
- 4 Positif pour au moins un produit
- 5 Négatif pour tous produits

Code 2 « impossible » : pour une raison technique et notamment lorsque le conducteur est décédé ou gravement blessé, le prélèvement n'est pas toujours possible. Il en est de même lorsque le conducteur est/ou a été en fuite.

Code 4 « positif pour au moins un produit » : résultat positif pour au moins un produit stupéfiant. Il s'agit du résultat définitif. Dans ce cas, la variable « produits stupéfiants identifiés » devra également être renseignée.

Code 5 « Négatif pour tous produits » : lorsque les résultats des analyses sont négatifs.

Points particuliers :

- Le contrôle stupéfiant doit être systématique pour tous les conducteurs et les piétons.
- Un BAAC ne devra pas être clôturé si ce champ n'est pas renseigné.
- Pour les passagers, la vérification de la présence des stupéfiants peut également être renseignée mais n'est pas obligatoire.

PRODUITS STUPEFIANTS IDENTIFIES

Définition de la variable

La variable «Produits stupéfiants identifiés» permet de connaître la nature des produits stupéfiants consommés par le conducteur ou le piéton. Cette variable est obligatoirement renseignée lorsque la valeur « positif pour au moins un produit » a été renseignée dans la variable « vérification de la présence de produits stupéfiants ».

Intérêt de la variable

La conduite sous stupéfiants reste un enjeu important de l'accidentalité. Il est donc incontournable de connaître la nature de produits consommés par les usagers (conducteurs et piétons).

Codification et définition des valeurs

- A Sans objet
- B Cannabis seul (THC)
- C Autre produit seul
- D Cannabis et autre(s) produit(s)
- E Plusieurs produits hors cannabis

Code A « Cannabis seul (THC) » : lorsque l'usager a consommé uniquement du cannabis (tétrahydrocannabinol).

Code B « Autre produit seul » : Lorsque l'usager a consommé un seul produit stupéfiant mais autre que le cannabis. Ex : cocaïne, ecstasy, héroïne etc...

Code C « Cannabis et autre(s) produit(s) » : Code pour un usager positif au cannabis et au moins à un autre produit stupéfiant.

Code D « Plusieurs produits hors cannabis » : Usager qui est positif à plusieurs produits stupéfiants sauf au cannabis.

FACTEURS PRESUMES D'ACCIDENT LIES À L'USAGER

Définition de la variable

Cette variable est renseignée quand il existe un ou plusieurs facteurs liés à l'usager ayant pu jouer un rôle dans l'occurrence de l'accident ou sa gravité. Elle ne concerne que les conducteurs ou les piétons. Les forces de l'ordre renseignent les causes selon les constatations opérées et les premières hypothèses et ceci indépendamment des conclusions définitives de la procédure judiciaire.

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

La codification se fait sur 3 caractères calés à gauche dans l'ordre d'importance des causes. L'ordre d'importance des causes est laissé à l'appréciation des forces de l'ordre.

Exemple :

| | |
|---|---|
| A | D |
|---|---|

 pour un accident avec pour cause principale l'alcool et pour cause secondaire un refus de priorité

La codification est la suivante :

| | |
|---|--|
| A Alcool | J Dépassement dangereux |
| B Vitesse excessive ou inadaptée | K Changement de file |
| C Stupéfiants | L Non respect des distances de sécurité |
| D Priorité | M Médicaments |
| E Téléphone et distracteurs technologiques | N Infirmité |
| F Malaise | O Suicide |
| G Somnolence - Fatigue | P Eblouissement |
| H Inattention | Q Autre cause |
| I Contresens | R Indéterminée |

Code A « Alcool » : est renseigné quand l'origine de l'accident est due à une conduite sous l'emprise d'une consommation excessive d'alcool matérialisée soit par un état d'ivresse publique manifeste et apparente ou soit par un taux d'alcoolémie au-delà du seuil légalement autorisé.

Code B « Vitesse excessive ou inadaptée » : est renseigné lorsque la vitesse excessive (supérieure à la limite légale autorisée sur la voie) ou inadaptée (au regard des conditions de circulation (infrastructure, météorologie, trafic...)) est à l'origine de l'accident.

Code C « Stupéfiants » : est renseigné si les forces de l'ordre constatent que le conducteur ou le piéton est sous l'influence de stupéfiants au regard des résultats du test de vérification de la présence de stupéfiants.

Code D « Priorité » : est renseignée dans les cas où le non respect par l'usager des règles de priorité (au sens général du terme) est à l'origine de l'accident. Cet item comprend notamment le non respect des priorités aux piétons.

Code E « Téléphone et distracteurs technologiques » : est renseigné si l'usage du téléphone, oreillette ou de tout autre appareil électronique utilisé par le conducteur d'un véhicule ou par un piéton, (comme par exemple un écran embarqué y compris l'aide à la navigation), l'a distrait et est à l'origine de l'accident.

Code F « malaise » : est renseigné dans les cas où un trouble de santé (crise cardiaque par exemple) du conducteur lui a fait perdre la maîtrise de son véhicule et qu'il est à l'origine de l'accident. Il en est de même pour un piéton qui tomberait suite à un malaise et serait percuté par un véhicule.

Code G « Somnolence – Fatigue » est renseigné si le conducteur s'est endormi au volant ou a été pris de fatigue, perdant de ce fait la force nécessaire pour rester maître de son véhicule. Si la somnolence ou la fatigue sont liées à la prise de médicaments, il faut coder « M » (cf infra).

Code H « Inattention » : sont ici renseignées les causes d'inattention du conducteur au volant, qu'elles soient internes autres que celles de l'usage du téléphone ou de tout autre appareil électronique (discussion animée avec ses passagers par exemple), ou externes au véhicule (publicité par exemple). Il en est de même pour un piéton.

Code I « Contresens » : est renseigné dans les cas où la circulation d'un véhicule roulant en sens opposé à la circulation normale est à l'origine de l'accident. Il s'agit du contresens illégal.

Code J « Dépassement dangereux » : est renseigné dans les cas d'accidents causés par le dépassement dangereux (franchissement d'une ligne continue, absence de visibilité, remontée de file...) d'un véhicule par un autre circulant dans le même sens de circulation.

Code K « Changement de file » : est renseigné dans les cas d'accidents causés par un changement inopiné de voie de circulation d'un véhicule ou/et sans que son conducteur n'ait respecté les règles de changement définies par le code de la route (usage du clignotant, respect des panneaux de signalisation et des marquages au sol restrictifs).

Code L « Non respect des distances de sécurité » : est renseigné dans les cas d'accident causé par le non respect des distances de sécurité avec le véhicule qui précède.

Code M « Médicaments » est renseigné lorsque la prise de médicaments est à l'origine de la perturbation du comportement du conducteur ou du piéton.

Code N « infirmité » : est renseigné si l'usager (conducteur ou piéton) est une personne handicapée (détenteur d'une des cartes d'agrées) ou si elle présente un handicap manifeste à la conduite et seulement si ce handicap est l'un des facteurs probables de l'accident.

Code O « Suicide » : est renseigné lorsque l'enquête détermine avec certitude que la cause de l'accident est le suicide avéré du conducteur ou du piéton.

Code P « Eblouissement » : est renseigné lorsque la cause de l'accident résulte de l'éblouissement du conducteur ou du piéton que ce soit par le soleil ou une lumière artificielle.

Code Q « Autre cause » : est renseigné quand l'origine de l'accident a été établie mais qu'elle ne correspond à aucune des 16 causes énumérées ci-dessus.

Code R « Indéterminée » : est renseigné quand aucune cause de l'accident n'a pu être définie ou ne peut ressortir clairement.

Points particuliers :

- Est aussi considérée comme infirmité, l'absence du port de lunettes ou de lentilles imposé par le permis de conduire ;
- Le défaut de maîtrise **n'est pas une cause** mais le résultat d'un facteur tel que la vitesse inadaptée, l'inattention, le non respect des distances de sécurité, un obstacle sur voie circulée, etc...



DONNEES TECHNIQUES COMPLEMENTAIRES

Remarque : Ces données seront intégrées dans le BAAC sous format XML et permettront de définir le statut du BAAC

TYPE D'ACCIDENT

Définition de la variable

Cette variable précise si l'accident est corporel (cas normal), matériel (absence de victime) ou bien s'il résulte d'un acte intentionnel. Il est rappelé que les forces de l'ordre ont l'obligation de faire des BAAC uniquement pour les accidents corporels.

Intérêts de la variable

Il s'agit principalement de pouvoir déclasser un accident qui a fait l'objet d'un pré BAAC mais qui n'entre plus dans les accidents devant être intégrés dans les statistiques de sécurité routière (suicide ou homicide par exemple).

Par ailleurs, mais sans obligation, un accident matériel qui a fait l'objet d'une procédure accident peut également être intégré dans le fichier national et utilisé pour compléter l'analyse de l'accidentalité.

Codification et définition des valeurs

- 1 Corporel
- 2 Matériel
- 3 Acte intentionnel

Code 1 « corporel » : tout accident répondant aux critères de l'arrêté du 27 mars 2007. Le code 1 doit être renseigné par défaut dans les applications des forces de l'ordre.

Code 2 « Matériel » : tout accident dont le pré BAAC a été initié mais qui se révèle au final non corporel. Par exemple : une victime conduite à l'hôpital mais ressortie sans blessure. Dans l'hypothèse où le BAAC a été clôturé par les forces de l'ordre, la codification « 3 » est réalisée par l'observatoire départemental.

Code 3 « Acte intentionnel » : tout accident dont le BAAC a été initié mais qui se révèle au final lié à un acte intentionnel du conducteur (Homicide et suicide par exemple). Dans l'hypothèse où le BAAC a été clôturé par les forces de l'ordre, la codification « 3 » est réalisée par l'observatoire départemental.

Points particuliers :

Lorsqu'un Pré BAAC a été rédigé par les forces de l'ordre et que l'enquête montre que l'origine de l'événement n'est pas accidentelle, le déclassement est opéré :

- soit par les forces de l'ordre au moment de la clôture du BAAC en mentionnant le code 2 ou 3.
- soit par les ODSR si le BAAC a déjà été clôturé par les forces de l'ordre.

- Dans l'hypothèse d'un acte intentionnel qui a provoqué des dommages à une ou des victimes tierces (c'est-à-dire une victime autre que la personne qui souhaite se suicider ou autre que la personne visée par l'homicide ou une tentative d'homicide), le BAAC restera codé 1 (accident corporel) et toutes les victimes seront décrites y compris les auteurs avec la gravité réelle.

STATUT DU BAAC

Définition de la variable

Le BAAC peut être renseigné en plusieurs fois mais avec deux échéances obligatoires. Un « pré BAAC » doit être adressé au fichier national dans les 48 heures ouvrées qui suivent l'accident puis un « BAAC définitif » dans les 2 mois qui suivent l'accident. Cette variable technique sert donc à identifier le statut du BAAC.

Intérêts de la variable

Elle permet de contrôler l'intégration des BAAC par comparaison entre les pré-BAAC et les BAAC définitifs.

Codification et définition des valeurs

- 0 Pré BAAC incomplet
- 1 pré BAAC
- 2 BAAC Clôturé

Code 0 « Pré BAAC incomplet » : code attribué uniquement par le système d'information accident lorsque le 1^{er} BAAC reçu des forces de l'ordre ne comprend pas les champs minimum obligatoires du pré BAAC.

Code 1 « pré BAAC » : Ce code signifie que le BAAC est en cours mais qu'il n'est pas encore finalisé. Ainsi, tous les BAAC adressés par les forces de l'ordre sont codés 1 excepté le BAAC clôturé.

Code 2 « BAAC clôturé » : il s'agit du dernier BAAC adressé par les forces de l'ordre. Il doit être complet et officialise la clôture de la procédure BAAC du côté des forces de l'ordre.

ANNEXES

CODIFICATION DES PAYS

(norme internationale ISO 3166)

| Nom du pays | Codet ISO 3166 |
|----------------------------------|----------------|
| AFGHANISTAN | AF |
| AFRIQUE DU SUD | ZA |
| ÅLAND, ÎLES | AX |
| ALBANIE | AL |
| ALGERIE | DZ |
| ALLEMAGNE | DE |
| ANDORRE | AD |
| ANGOLA | AO |
| ANGUILLA | AI |
| ANTARCTIQUE | AQ |
| ANTIGUA ET BARBUDA | AG |
| ARABIE SAOUDITE | SA |
| ARGENTINE | AR |
| ARMENIE | AM |
| ARUBA | AW |
| AUSTRALIE | AU |
| AUTRICHE | AT |
| AZERBAIDJAN | AZ |
| BAHAMAS | BS |
| BAHREIN | BH |
| BANGLADESH | BD |
| BARBADE | BB |
| BELARUS | BY |
| BELGIQUE | BE |
| BELIZE | BZ |
| BENIN | BJ |
| BERMUDES | BM |
| BHOUTAN | BT |
| BOLIVIE, L'ETAT PLURINATIONAL DE | BO |
| BONAIRE, SAINT-EUSTACHE ET SABA | BQ |
| BOSNIE-HERZEGOVINE | BA |
| BOTSWANA | BW |
| BOUVET, ILE | BV |
| BRESIL | BR |
| BRUNEI DARUSSALAM | BN |
| BULGARIE | BG |
| BURKINA FASO | BF |
| BURUNDI | BI |
| CAIMANES, ILES | KY |
| CAMBODGE | KH |

| | |
|---|-------|
| CAMEROUN | CM |
| CANADA | CA |
| CAP-VERT | CV |
| CENTRAFRICAINE, REPUBLIQUE | CF |
| CHILI | CL |
| CHINE | CN |
| CHRISTMAS, ILE | CX |
| CHYPRE | CY |
| COCOS (KEELING), ILES | CC |
| COLOMBIE | CO |
| COMORES | KM |
| CONGO | CG |
| CONGO, REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU | LA CD |
| COOK, ILES | CK |
| COREE, REPUBLIQUE DE | KR |
| COREE, REPUBLIQUE POPULAIRE DEMOCRATIQUE DE | KP |
| COSTA RICA | CR |
| COTE D'IVOIRE | CI |
| CROATIE | HR |
| CUBA | CU |
| CURACAO | CW |
| DANEMARK | DK |
| DJIBOUTI | DJ |
| DOMINICAINE, REPUBLIQUE | DO |
| DOMINIQUE | DM |
| EGYPTE | EG |
| EL SALVADOR | SV |
| EMIRATS ARABES UNIS | AE |
| EQUATEUR | EC |
| ERYTHREE | ER |
| ESPAGNE | ES |
| ESTONIE | EE |
| ETATS-UNIS | US |
| ETHIOPIE | ET |
| FALKLAND, (MALVINAS) ILES | FK |
| FEROE, ILES | FO |
| FIDJI | FJ |
| FINLANDE | FI |
| FRANCE | FR |

| | |
|--|----|
| GABON | GA |
| GAMBIE | GM |
| GEORGIE | GE |
| GEORGIE DU SUD ET LES ILES SANDWICH DU SUD | GS |
| GHANA | GH |
| GIBRALTAR | GI |
| GRECE | GR |
| GRENADE | GD |
| GROENLAND | GL |
| GUAM | GU |
| GUATEMALA | GT |
| GUERNESEY | GG |
| GUINEE | GN |
| GUINEE-BISSAU | GW |
| GUINEE EQUATORIALE | GQ |
| GUYANA | GY |
| HAITI | HT |
| HEARD, ILE ET MCDONALD, ILES | HM |
| HONDURAS | HN |
| HONG KONG | HK |
| HONGRIE | HU |
| ILE DE MAN | IM |
| ILES MINEURES ELOIGNEES DES ETATS-UNIS | UM |
| ILES VIERGES BRITANNIQUES | VG |
| ILES VIERGES DES ETATS-UNIS | VI |
| INDE | IN |
| INDONESIE | ID |
| IRAN, REPUBLIQUE ISLAMIQUE D' | IR |
| IRAQ | IQ |
| IRLANDE | IE |
| ISLANDE | IS |
| ISRAEL | IL |
| ITALIE | IT |
| JAMAIQUE | JM |
| JAPON | JP |
| JERSEY | JE |
| JORDANIE | JO |
| KAZAKHSTAN | KZ |
| KENYA | KE |

| | |
|--|----|
| KIRGHIZISTAN | KG |
| KIRIBATI | KI |
| KOWEIT | KW |
| LAO, REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE POPULAIRE | LA |
| LESOTHO | LS |
| LETONIE | LV |
| LIBAN | LB |
| LIBERIA | LR |
| LIBYENNE, JAMAHIRIYA ARABE | LY |
| LIECHTENSTEIN | LI |
| LITUANIE | LT |
| LUXEMBOURG | LU |
| MACAO | MO |
| MACEDOINE, L'EX- REPUBLIQUE YUGOSLAVE DE | MK |
| MADAGASCAR | MG |
| MALAISIE | MY |
| MALAWI | MW |
| MALDIVES | MV |
| MALI | ML |
| MALTE | MT |
| MARIANNES DU NORD, ILES | MP |
| MAROC | MA |
| MARSHALL, ILES | MH |
| MAURICE | MU |
| MAURITANIE | MR |
| MAYOTTE | YT |
| MEXIQUE | MX |
| MICRONESIE, ETATS FEDERES DE | FM |
| MOLDOVA, REPUBLIQUE DE | MD |
| MONACO | MC |
| MONGOLIE | MN |
| MONTENEGRO | ME |
| MONTSERAT | MS |
| MOZAMBIQUE | MZ |
| MYANMAR | MM |
| NAMIBIE | NA |
| NAURU | NR |
| NEPAL | NP |
| NICARAGUA | NI |
| NIGER | NE |
| NIGERIA | NG |
| NIUE | NU |
| NORFOLK, ILE | NF |

| | |
|--|----|
| NORVEGE | NO |
| NOUVELLE-ZELANDE | NZ |
| OCEAN INDIEN, TERRITOIRE BRITANNIQUE DE L' | IO |
| OMAN | OM |
| OUGANDA | UG |
| OUZBEKISTAN | UZ |
| PAKISTAN | PK |
| PALAOS | PW |
| PALESTINIEN OCCUPE, TERRITOIRE | PS |
| PANAMA | PA |
| PAPOUASIE-NOUVELLE- GUINEE | PG |
| PARAGUAY | PY |
| PAYS-BAS | NL |
| PEROU | PE |
| PHILIPPINES | PH |
| PITCAIRN | PN |
| POLOGNE | PL |
| PORTO RICO | PR |
| PORTUGAL | PT |
| QATAR | QA |
| ROUMANIE | RO |
| ROYAUME-UNI | GB |
| RUSSIE, FEDERATION DE | RU |
| RWANDA | RW |
| SAHARA OCCIDENTAL | EH |
| SAINTE-HELENE, ASCENSION ET TRISTAN DA CUNHA | SH |
| SAINTE-LUCIE | LC |
| SAINT-KITTS-ET-NEVIS | KN |
| SAINT-MARTIN (PARTIE NEERLANDAISE) | SX |
| SAINT-SIEGE (ETAT DE LA CITE DU VATICAN) | VA |
| SAINT-VINCENT-ET-LES GRENADINES | VC |
| SALOMON, ILES | SB |
| SAMOA | WS |
| SAMOA AMERICAINES | AS |
| SAO TOME-ET- PRINCIPE | ST |
| SENEGAL | SN |
| SERBIE | RS |
| SEYCHELLES | SC |
| SIERRA LEONE | SL |
| SINGAPOUR | SG |
| SLOVAQUIE | SK |

| | |
|---|---------------------------------|
| SLOVENIE | SI |
| SOMALIE | SO |
| SOUDAN | SD |
| SRI LANKA | LK |
| SUEDE | SE |
| SUISSE | CH |
| SURINAME | SR |
| SVALBARD ET ILE JAN MAYEN | SJ |
| SWAZILAND | SZ |
| SYRIENNE, REPUBLIQUE ARABE | SY |
| TADJIKISTAN | TJ |
| TAIWAN, PROVINCE DE CHINE | TW |
| TANZANIE, REPUBLIQUE-UNIE DE | TZ |
| TCHAD | TD |
| TCHIQUE, REPUBLIQUE | CZ |
| THAILANDE | TH |
| TIMOR-LESTE | TL |
| TOGO | TG |
| TOKELAU | TK |
| TONGA | TO |
| TRINITE-ET-TOBAGO | TT |
| TUNISIE | TN |
| TURKMENISTAN | TM |
| TURKS ET CAIQUES, ILES | TC |
| TURQUIE | TR |
| TUVALU | TV |
| UKRAINE | UA |
| URUGUAY | UY |
| VANUATU | VU |
| VATICAN, ETAT DE LA CITE DU | voir <u>SAINT- SIEGE</u> |
| VENEZUELA, REPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU | VE |
| VIET NAM | VN |
| YEMEN | YE |
| ZAMBIE | ZM |
| ZIMBABWE | ZW |

LES POINTS CLES DU BAAC 2017

ATTENTION : Afin de distinguer ce nouveau BAAC des anciens, le quatre-vingtième caractère de la ligne « caractéristiques » sera codé à 4.

Objectifs du BAAC 2017 :

- **Préparer la fusion de la chaîne des remontées rapides avec celle des BAAC** pour limiter les saisies au plan local et gagner en cohérence. Certaines données de la chaîne des remontées rapides sont donc intégrées dès le BAAC 2017 (vitesse maximale autorisée par exemple).
- **Adapter le BAAC à l'évolution des moyens de transport et du contexte de l'accidentalité.** Il s'agit de supprimer les champs inutiles du BAAC et d'ajouter ceux qui manquent à la compréhension fine de l'accidentalité. Il s'agit également de modifier certains menus déroulants pour détailler au mieux les paramètres d'un accident.

| PRINCIPALES EVOLUTIONS DU BAAC 2017 | |
|---|---|
| Suppression de 5 champs | « Jour de la semaine », « Jour et veille de fête », « largeur du terre plein central », « largeur de route », « proximité d'une école » |
| Ajout de 5 champs | « Régime de priorité », « Vitesse maximale autorisée », « Type de motorisation », « nationalité », « facteurs présumés d'accident liés aux lieux » |
| Evolution de certaines variables destinées à mieux appréhender le contexte de l'accident | Ex : Dans la variable « catégorie de véhicules » les valeurs suivantes ont été ajoutées « Engins de Déplacement Personnel à moteur (EDP) » (Segway, Gyropode..) et les « EDP sans moteur » (trottinette sans moteur, roller, etc...). De même, dans la variable « dans appartenant à » la valeur « location en libre service » (Autolib, etc..) a été ajoutée. |
| Les facteurs présumés d'accidents ont été élargis à la variable « lieux » | Pour chacune des rubriques « Lieux », « véhicules » et « Usagers », il existe dorénavant une variable « facteur présumé d'accident » dont celle liée aux lieux. Il s'agit pour le rédacteur du BAAC de formuler un simple avis sur les causes déjà identifiées ou probables de l'accident et ceci indépendamment des résultats de la procédure judiciaire éventuellement en cours. |
| Les catégories de véhicules ont été affinées | Le développement des technologies offre un continuum sans précédent dans les moyens de locomotion (du roller jusqu'au PL) qu'il convient d'appréhender au mieux. Aussi, les valeurs « 3 RM » et « EDP » complètent les catégories habituelles de véhicules. Bien qu'ils ne soient pas autorisés à circuler sur la voie publique, les EDP sont assimilés à des véhicules pour l'analyse de l'accidentalité. |
| Rubrique « Usagers » - champ « Catégorie » | Le piéton est <u>uniquement</u> une personne qui se déplace à pied, sans aucune « roulette ». Les autres usagers sont des conducteurs de véhicules (au sens large). Ainsi, une personne circulant en roller ou trottinette ne sera pas assimilée à un piéton mais sera « conducteur » d'un «EDP sans moteur ». |
| Alcool, Stupéfiants | Seul le résultat définitif est pris en compte. Pour les stupéfiants, la positivité impliquera de renseigner un champ relatif à la nature des produits. |

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

| LES PRINCIPAUX CHAMPS DE LA RUBRIQUE « VEHICULES » | |
|--|---|
| Constat | Rappels |
| Catégorie de véhicule | Le champ « catégorie de véhicule » doit être <u>impérativement</u> renseigné car il est utilisé chaque mois pour établir le niveau de l'accidentalité. Deux catégories spécifiques pour les Engins de Déplacement Personnel (EDP) <u>à moteur</u> et sans moteur y figurent et sont destinées à recenser les accidents avec ces engins (type Segway, trottinettes, Gyropode, skateboard, rollers..) |
| Lieu d'immatriculation | Numéro du département ou du pays : <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 . Pour les véhicules <u>immatriculés à l'étranger</u> , indiquer le code du pays. <u>Cas particuliers</u> : - Véhicule du corps diplomatiques : mettre CD calé à gauche - Véhicule de l'administration française : mettre F calé à gauche , - Véhicule militaire : mettre MIL calé à gauche |
| Type de motorisation | Dans ce champ figure <u>l'énergie utilisée</u> par le véhicule et notamment la propulsion électrique mais également humaine. |
| Date de mise en circulation du véhicule | 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. |
| Code CNIT | Mettre le code CNIT (Code national d'identification des types) : rubrique (D.2.1) sur les nouvelles cartes grises (A partir de 2009, le code CNIT est passé à 15 caractères). |

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

ANNEXE II

FORMAT DU BAAC 2017

BAAC 2017 - CARACTERISTIQUES

: champs obligatoires du pré BAAC

| | Colonnes | Longueur | Intitulé | Format | Exemple |
|----|----------|----------|--|--|---------|
| 1 | 1-2 | 2 | Code article | Numérique égal à 10 | 10 |
| 2 | 3-9 | 7 | Code Unité | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 0004536 |
| 3 | 10-14 | 5 | Numéro P.V. | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01245 |
| 4 | 15-16 | 2 | Numéro de feuillet | Numérique croissant à partir de 1 cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01 |
| 5 | 17 | 1 | Organisme | 1 - Gendarmerie 2 - Préfecture de Police de Paris 3 - C.R.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité publique | 1 |
| 6 | 18-19 | 2 | Jour | Numérique cadré à droite compris entre 1 et 31 et complété par des 0 à gauche | 14 |
| 7 | 20-21 | 2 | Mois | Numérique cadré à droite compris entre 1 et 12 et complété par des 0 à gauche | 01 |
| 8 | 22-23 | 2 | An | Numérique cadré à droite compris entre 0 et 99 et complété par des 0 à gauche | 16 |
| 9 | 24 | 1 | Jour de la semaine (variable utilisateur) | 1 - Lundi 2 - Mardi 3 - Mercredi 4 - Jeudi 5 - Vendredi 6 - Samedi 7 - Dimanche Champ maintenu mais alimenté par le SI de l'ONISR | 1 |
| 10 | 25-26 | 2 | Heure | Numérique cadré à droite compris entre 0 et 23 et complété par des 0 à gauche | 17 |
| 11 | 27-28 | 2 | Minute | Numérique cadré à droite compris entre 0 et 59 et complété par des 0 à gauche | 15 |
| 12 | 29 | 1 | Lumière | 1 - plein jour 2 - crépuscule ou aube 3 - nuit sans éclairage public Nuit avec éclairage public 4 - non allumé 5 - allumé | 4 |
| 13 | 30 à 32 | 3 | Département | Code INSEE cadré à gauche sur 2 chiffres et complété par un espace (sauf pour les départements à 3 caractères) | 83_ |
| 14 | 33 à 35 | 3 | Commune | Code INSEE | 064 |
| 15 | 36 | 1 | Localisation | 1 - hors agglomération 2 - En agglomération Observation : le code 2 est converti en classes d'agglomérations (2 à 9) par le SI de l'ONISR soit. 2 - de 0 à 500 habitants 3 - de 501 à 2 000 habitants 4 - de 2 001 à 5 000 habitants 5 - de 5001 à 20 000 habitants 6 - de 20 001 à 50 000 habitants 7 - de 50 001 à 100 000 habitants 8 - de 100 001 à 300 000 habitants 9 - plus de 300 000 habitants | 1 |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|---------|----|--|--|----------------------------|
| 16 | 37 | 1 | Intersection | <p>1 - hors intersection En intersection ou à proximité immédiate 2 - en X 3 - en T 4 - en Y 5 - à plus de 4 branches 6 - giratoire 7 - place 8 - passage à niveau 9 - autre</p> | 6 |
| 17 | 38 | 1 | Conditions atmosphériques | <p>1 - normale 2 - pluie légère 3 - pluie forte 4 - neige - grêle 5 - brouillard - fumée 6 - vent fort - tempête 7 - temps éblouissant 8 - temps couvert 9 - autre</p> | 1 |
| 18 | 39 | 1 | Type de collision | <p>Véhicule contre véhicule 1 - frontale 2 - par l'arrière 3 - par le côté Accident impliquant au moins 3 véhicules 4 - collisions en chaîne 5 - collisions multiples Autre collision 6 - Autre collision 7 - Sans collision</p> | 2 |
| 19 | 40 à 63 | 24 | Adresse postale | Alphanumérique cadré à gauche | 41_BD_DE_LA_LIBERATION_... |
| 20 | 64 | 1 | Jour de fête, veille de fête (variable utilisateur) | <p>1 - veille de fête 2 - jour de fête Champ maintenu mais alimenté par le SI de l'ONISR</p> | - |
| 21 | 65 à 79 | 15 | Lieu GPS | <p>1^{er} caractère : indique la zone : M = Métropole A = Antilles (Martinique ou Guadeloupe) G = Guyane R = Réunion S = St Pierre et Miquelon Y = Mayotte P = Polynésie française W = Wallis et Futuna C = Nouvelle Calédonie T = Terres austr. et antarct. Françaises</p> | M |
| | | | Latitude GPS | <p>7 caractères suivants : latitude (*) Pour la métropole, les deux premiers caractères correspondent aux dizaines et aux unités, suivi des 5 premières décimales, le tout exprimé en degrés décimaux de latitude Nord</p> | 0604631 |
| | | | Longitude GPS | <p>7 derniers caractères : longitude (*) Pour l'outre-mer, le signe et les centaines sont déduits du lieu GPS, les deux premiers caractères correspondent aux dizaines et aux unités, suivi des 5 premières décimales, le tout exprimé en degrés décimaux de longitude Est</p> <p>(*) la virgule n'est pas codée. D'autre part pour l'Outre-mer, le signe - et les centaines sont supprimés.</p> | 4333082 |
| 22 | 80 | 1 | Identifiant BAAC | <p>'2' : BAAC natif 2005 '1' : BAAC 2005 issu du transcodage du BAAC 1993 '' : BAAC 1993 '4' : BAAC 2017</p> | |

BAAC 2017 - LIEUX

: champs obligatoires du pré BAAC

| | Colonnes | Longueur | Intitulé | Format | Exemple |
|----|-----------------|-----------------|---|---|----------------|
| 1 | 1-2 | 2 | Code article | Numérique égal à 20 | 20 |
| 2 | 3-9 | 7 | Code Unité | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 0004536 |
| 3 | 10-14 | 5 | Numéro P.V. | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01245 |
| 4 | 15-16 | 2 | Numéro de feuillet | Numérique croissant à partir de 1 cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01 |
| 5 | 17 | 1 | Organisme | 1 - Gendarmerie 2 - Préfecture de Police de Paris 3 - C.R.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité publique | 1 |
| 6 | 18 | 1 | Code route | Numérique croissant de 1 à 9, unique par n° de feuillet | 1 |
| 7 | 19 | 1 | Catégorie | 1 - Autoroute 2 - Route Nationale (ou territoriale) 3 - Route Départementale (ou provinciale) 4 - Voie Communale 5 - Hors réseau public 6 - Parc de stationnement ouvert à la circulation publique 7 - Route de métropole urbaine (RM) 9 - autre | 3 |
| 8 | 20-24 | 5 | numéro de voie | (= numéro de route) Numérique, cadré à droite et complété par des 0 à gauche (numérotation française des voies) | 00554 |
| 9 | 25 | 1 | Indice de la voie | 0 - sans objet 2 - bis 3 - ter | 0 |
| 10 | 26 | 1 | Lettre : indice de la voie | Alphanumérique | A |
| 11 | 27 | 1 | Régime de circulation | 0 - sans objet 1 - à sens unique 2 - bidirectionnelle 3 - à chaussées séparées 4 - avec voie(s) à affectation variable | 2 |
| 12 | 28-29 | 2 | Nombre de voies de circulation tous usagers tous sens (hors BAU) | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 2 |
| 13 | 30 | 1 | Régime de priorité | 0 - sans objet 1 - Feu 2 - Priorité à droite 3 - Stop 4 - Cédez le passage 5 - Route prioritaire et priorité ponctuelle 6 - Giratoire 7 - Autres | 0 |
| 14 | 31 | 1 | Voie spéciale : Existence | 0 - sans objet 1 - piste cyclable 2 - bande cyclable 3 - voie réservée | 0 |
| 15 | 32 | 1 | Profil en long | 1 - plat 2 - pente 3 - sommet de côte 4 - bas de côte | 1 |
| 16 | 33-36 | 4 | N° borne - PR | Point kilométrique - point repère alphanumérique | 0033 |
| 17 | 37-40 | 4 | Distance - PR (m) | Numérique de 0 à 9999 (exprimé en m à partir du point de repère précédent) | 0400 |
| 18 | 41 | 1 | Tracé en plan | 1 - partie rectiligne 2 - en courbe à gauche 3 - en courbe à droite 4 - en S | 1 |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|-------|----|---|--|-------|
| 19 | 42 | 1 | Filler | à blanc | ~ |
| 20 | 43-45 | 3 | Filler | à blanc (champ supprimé) | --- |
| 21 | 46-48 | 3 | Filler | à blanc (champ supprimé) | --- |
| 22 | 49 | 1 | Etat de la surface | 1 - normale 2 - mouillée 3 - flaques 4 - inondée 5 - enneigée 6 - boue 7 - verglacée 8 - corps gras - huile 9 - autre | 1 |
| 23 | 50 | 1 | Aménagement infrastructure | 0 - aucun 1 - souterrain - tunnel 2 - pont - autopont 3 - bretelle d'échangeur 4 - voie ferrée 5 - carrefour aménagé 6 - zone piétonne 7 - zone péage 8 - Chantier 9 - autres | 0 |
| 24 | 51 | 1 | Situation de l'accident | 1 - sur chaussée 2 - sur BAU classique 3 - sur accotement 4 - sur trottoir 5 - sur piste cyclable ou bande cyclable 6 - sur autre voie spéciale 8 - autres | 1 |
| 25 | 52-54 | 3 | Vitesse maximale autorisée au moment de l'accident | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 090 |
| 26 | 55-57 | 3 | Facteur(s) présumé(s) de l'accident lié(s) aux lieux (3 choix possibles calés à gauche dans l'ordre d'importance) | S - Aucun facteur identifié T - Chaussée dégradée U - Marquages au sol effacés V - Configuration de la route W - Ralentisseurs / Chicanes X - Signalisation verticale Y - Gêne à la visibilité Z - Chaussée récemment refaite | R_ |
| 27 | 58-59 | 2 | Filler | à blanc (champ supprimé) | ~ |
| 28 | 60-66 | 7 | Numéro de route au standard SICRE | Pour les catégories de route 1 à 4, ce numéro est constitué d'une lettre associée à la catégorie (1>A, 2>N, 3>D, 4>C) suivi des 4 derniers chiffres du numéro de route et des indices numérique et alpha. Pour les autres catégories de route, cette rubrique est à blanc. calculé par Portail | |
| 29 | 67-80 | 14 | Filler | à blanc | ----- |

BAAC 2017 - VEHICULES

: champs obligatoires du pré BAAC

| | Colonnes | Longueur | Intitulé | Format | Exemple |
|----|----------|----------|---------------------------------------|---|---------|
| 1 | 1-2 | 2 | Code article | Numérique égal à 30 | 30 |
| 2 | 3-9 | 7 | Code Unité | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 0004536 |
| 3 | 10-14 | 5 | Numéro P.V. | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01245 |
| 4 | 15-16 | 2 | Numéro de feuillet | Numérique croissant à partir de 1 cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01245 |
| 5 | 17 | 1 | Organisme | 1 - Gendarmerie 2 - Préfecture de Police de Paris 3 - C.R.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité publique | 1 |
| 6 | 18 | 1 | Lettre conventionnelle | Alphabétique croissant - unique par numéro de feuillet. | A |
| 7 | 19 | 1 | Code route | Numérique croissant de 1 à 9, unique par n° de feuillet | 1 |
| 8 | 20 | 1 | Véhicule ou conducteur en fuite | 0 - sans objet 1 - véhicule en fuite non retrouvé 2 - conducteur en fuite non retrouvé 3 - véhicule, initialement en fuite, retrouvé sans le conducteur 4 - conducteur, initialement en fuite, retrouvé avec ou sans le véhicule | 0 |
| 9 | 21 | 1 | Sens de circulation | 0 - inconnu 1 - PK ou PR ou numéros adresses croissants 2 - PK ou PR ou numéros adresses décroissants 3 - absence de repère | 2 |
| 10 | 22-23 | 2 | Catégorie de véhicule | 00 – indéterminable 01 - bicyclette 02 – cyclomoteur <=50 cm ³ 03 - Voiturette 07 - Véhicule de tourisme (VT) seul 10 – VU seul 1,5T < PTAC <=3,5T 13 - PL seul 3,5T <PTAC <= 7,5T 14 - PL seul PTAC > 7,5T 15 - PL > 3,5T + remorque 16 - tracteur routier seul 17 - tracteur routier + semi-remorque 20 - engin spécial 21 - tracteur agricole 30 - Scooter <= 50 cm ³ 31 – moto ou sidecar > 50 <= 125 cm ³ 32 - scooter > 50 <= 125 cm ³ 33 - moto ou sidecar > 125 cm ³ 34 - scooter > 125 cm ³ 35 - Quad léger <= 50 cm ³ 36 - Quad lourd > 50 cm ³ 37 - Autobus 38 - Autocar 39 - Train 40 - Tramway 41 - 3 RM <= 50 cm ³ 42 - 3 RM > 50 <= 125 cm ³ 43 - 3 RM > 125 cm ³ 50 - Engin de Déplacement Personnel (EDP) à moteur 60 - Engin de Déplacement Personnel (EDP) sans moteur 99 - autre véhicule | 03 |
| 11 | 24-26 | 3 | département ou pays d'immatriculation | Pour les départements, code INSEE cadré à gauche sur 2 chiffres et complété par un espace (sauf pour les Code du pays cadré à gauche pour les immatriculations étrangères. | 083 |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|-------|---|--|---|-------|
| 12 | 27-28 | 2 | Date première mise en circulation : mois | Numérique de 1 à 12 cadré à droite complété par des 0 à gauche | 04 |
| 13 | 29-30 | 2 | Date première mise en circulation : année | Numérique de 0 à 99 cadré à droite complété par des 0 à gauche | 12 |
| 14 | 31-32 | 2 | Filler | à blanc | .. |
| 15 | 33-34 | 2 | Filler | à blanc | .. |
| 16 | 35-42 | 8 | Filler | à blanc | |
| 17 | 43 | 1 | Appartenant à | 0 - propriétaire inconnu 1 - conducteur 2 - véhicule volé 3 - propriétaire consentant 4 - administration 5 - entreprise 6 - location de courte durée 7 - location en libre service 9 - Autre | 1 |
| 18 | 44 | 1 | Véhicule spécial | 0 - sans objet 1 - taxi 2 - ambulance 3 - pompiers 4 - police - gendarmerie 5 - transports scolaires 6 - matières dangereuses 7 - véhicule aménagé au handicap 8 - véhicule à système de conduite autonome A - forces armées B - Véhicules du gestionnaire du réseau routier 9 - autres | 0 |
| 19 | 45 | 1 | Facteur présumé d'accident lié au véhicule | 0 - aucun facteur identifié 1 - défautuosité mécanique 2 - éclairage - signalisation 3 - pneu usé 4 - éclatement de pneu 5 - chargement 6 - déplacement du véhicule 7 - incendie du véhicule 8 - Véhicule peu familier au conducteur A - Aide à la conduite défaillante B - Visibilité restreinte depuis l'habitacle 9 - autre | 0 |
| 20 | 46 | 1 | Type de motorisation du véhicule | 0 - Inconnu 1 - hydrocarbures 2 - hybride électrique 3 - électrique 4 - hydrogène 5 - humaine 6 - autre | 2 |
| 21 | 47 | 1 | Assurance | 1 - oui 2 - non 3 - non présentation 4 - véhicule ne nécessitant pas d'assurance | 1 |
| 22 | 48-49 | 2 | Obstacle fixe heurté | 00 - sans objet 01 - véhicule en stationnement 02 - arbre sur accotement 03 - glissière métallique 04 - glissière béton 05 - autre glissière 06 - bâtiment, mur, pile de pont 07 - support signalis. verticale ou PAU 08 - poteau 09 - mobilier urbain 10 - parapet 11 - îlot, refuge, borne haute 12 - bordure de trottoir 13 - fossé, talus ou paroi rocheuse 14 - autre obstacle fixe sur chaussée 15 - autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement 16 - sortie de chaussée sans obstacle 17 - buse - tête d'aqueduc | 00 |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|-------|----|---|---|-----------------|
| 23 | 50 | 1 | Obstacle mobile heurté | 0 - Aucun 1 - piéton 2 - véhicule 4 - véhicule sur rail 5 - animal domestique 6 - animal sauvage 9 - Autre obstacle mobile | 0 |
| 24 | 51 | 1 | Point de choc initial | 0 - Inconnu 1 - avant 2 - avant droit 3 - avant gauche 4 - arrière 5 - arrière droit 6 - arrière gauche 7 - côté droit 8 - côté gauche 9 - chocs multiples | 4 |
| 25 | 52-53 | 2 | Manœuvre principale avant l'accident | 00 - Inconnue <u>Circulant :</u> 01 - sans changement de direction 02 - même sens, même file 03 - entre deux files 04 - en marche arrière 05 - à contresens 06 - en franchissant le TPC 07 - dans couloir bus dans même sens 08 - dans couloir bus en sens inverse 09 - en insertion 10 - en faisant 1/2 tour sur chaussée <u>Changement de file :</u> 11 : à gauche et 12 : à droite <u>Déporté :</u> 13 : à gauche, et 14 : à droite <u>Tournant :</u> 15 : à gauche et 16 : à droite <u>Dépassant :</u> 17 : à gauche et 18 : à droite <u>Divers :</u> 19 - traversant la chaussée 20 - manœuvre de stationnement 21 - manœuvre d'évitement 22 - ouverture de portière 23 - arrêté (hors stationnement) 24 - en stationnement (avec occupants) 25 - circulant sur trottoir 26 - Autres manœuvres | 02 |
| 26 | 54-56 | 3 | Nombre d'occupants dans le T.C. | Conducteur compris Pour les transports en commun seulement (sinon : 000) | 001 |
| 27 | 57 | 1 | Filler | espace séparateur (blanc) | ⋮ |
| 28 | 58-59 | 2 | Filler | à blanc | ⋮⋮ |
| 29 | 60 | 1 | Filler | à blanc | ⋮ |
| | | | | Q - Autre cause | |
| 30 | 61-75 | 15 | Code CNIT | Code CNIT cadré à gauche et comblé d'espace | MVA1552BH344⋮⋮⋮ |
| 31 | 76-80 | 5 | filler | | ⋮⋮⋮⋮⋮ |

BAAC 2017 - USAGERS

: champs obligatoires du pré BAAC

| | Colonnes | Longueur | Intitulé | Format | Exemple |
|----|----------|----------|--------------------------------|---|---------|
| 1 | 1-2 | 2 | Code article | Numérique égal à 40 | 40 |
| 2 | 3-9 | 7 | Code Unité | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 0004536 |
| 3 | 10-14 | 5 | Numéro P.V. | Numérique cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 01245 |
| 4 | 15-16 | 2 | Numéro de feuillet | Numérique croissant à partir de 1 cadré à droite et complété par des 0 à gauche | 1 |
| 5 | 17 | 1 | Organisme | 1 - Gendarmerie 2 - Préfecture de Police de Paris 3 - C.R.S. 4 - P.A.F. 5 - Sécurité publique | 1 |
| 6 | 18 | 1 | Lettre conventionnelle | (Véhicule de rattachement) | A |
| 7 | 19 | 1 | Place dans le véhicule | 0 - sans objet (piéton) 1 - place avant gauche ou place avant de 2 roues 2 - place avant droite ou place arrière du 2 roues 3 - place arrière droite ou side-car 4 - place arrière gauche 5 - place(s) arrières(s) au milieu 6 - place(s) avant(s) au milieu 7 - place(s) centrale(s) gauche(s) 8 - place(s) centrale(s) au milieu 9 - place(s) centrale(s) droite(s) | 1 |
| 8 | 20 | 1 | Responsabilité présumée | 0 - présumé non responsable 1 - responsable présumé | 1 |
| 9 | 21 | 1 | Catégorie | 1 - conducteur 2 - passager 3 - piéton | 1 |
| 10 | 22 | 1 | Gravité des blessures | 1 - indemne 2 - tué (à 30 jours) 3 - blessé hospitalisé plus de 24 h 4 - blessé léger | 4 |
| 11 | 23-26 | 4 | Nationalité 1 (et 2) | codé sur 4 caractères alphanumériques calés à gauche (les 2 derniers sont réservés aux binationaux si besoin) | FR_ |
| 12 | 27-28 | 2 | Filler | à blanc | 12 |
| 13 | 29 | 1 | Catégorie socioprofessionnelle | 1 - conducteur professionnel 2 - agriculteur exploitant 3 - artisan, commerçant, chef d'entreprise 4 - cadre et professions intellectuelles supérieures 5 - professions intermédiaires et employé 6 - ouvrier 7 - retraité 8 - chômeur 9 - autre personne sans activité professionnelle A - étudiant / scolaire B - inconnue | 7 |
| 14 | 30 | 1 | Sexe | 1 - masculin 2 - féminin | 2 |
| 15 | 31-33 | 3 | Numéro usager | Numérique de 0 à 999 cadré à droite et complété par des 0 à gauche (incrémentation automatique) | 002 |
| 16 | 34-36 | 3 | Résidence | Pour les départements, code INSEE cadré à gauche sur 2 chiffres et complété par un espace (sauf pour les départements à 3 caractères) | 2A_ |
| | | | Département ou pays | Code du pays cadré à gauche pour les résidences étrangères. | |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|-------|---|---|---|-------|
| 17 | 37-38 | 2 | Mois Naissance | | 08 |
| 18 | 39-42 | 4 | Année Naissance | | 1946 |
| 19 | 43 | 1 | Filler | à blanc (champ déplacé en 75-77) | 0 |
| 20 | 44 | 1 | Vérification de l'alcoolémie | 0 - sans objet 1 - impossible 2 - refusé 3 - Positif par prise de sang 4 - Positif à l'éthylomètre 6 - Négatif | 4 |
| 21 | 45-47 | 3 | Taux d'alcoolémie | Si cette rubrique n'est pas remplie, elle est codée à blanc. Ceci permettra de distinguer un non - remplissage d'un code '0' = pas d'alcoolémie. | 000 |
| 22 | 48 | 1 | Permis de conduire | 0 - Sans objet (véhicule sans permis ou piéton ou passager) 1 - valide et non probatoire 2 - périmé 3 - suspendu, retenu, 4 - Apprentissage de la conduite en auto-école 5 - catégorie non valable 6 - défaut de permis 7 - conduite accompagnée ou supervisée 8 - Inconnu 9 - Permis annulé ou invalidé A - permis probatoire 2 ans B - permis probatoire 3 ans | 1 |
| 23 | 49-50 | 2 | Date d'obtention du permis : mois | | 11 |
| 24 | 51-52 | 2 | Date d'obtention du permis : année | | 67 |
| 25 | 53 | 1 | Trajet | 0 - non renseigné 1 - domicile / travail 2 - domicile / école 3 - courses / achats 4 - utilisation professionnelle 5 - promenade / loisirs 9 - autre | 5 |
| 26 | 54-58 | 5 | 1ère infraction PR | Code NATINF (numérique, cadré à droite et comblé de 0) | |
| 27 | 59-63 | 5 | 2ème infraction PR | Code NATINF (numérique, cadré à droite et comblé de 0) | |
| 28 | 64 | 1 | Equipements de sécurité : utilisation | 1 - ceinture 2 - casque 3 - dispositif enfant 8 - non déterminable | 2 |
| 29 | 65 | 1 | Equipements de sécurité : utilisation (suite) | 0 -Aucun équipement 4 - Gilet réfléchissant 5 - airbag personnel (2/3 RM) 6 - gants (2/3 RM) 7 - Airbag personnel + gants (2/3 RM) 9 - autres équipements de sécurité | 5 |

BULLETIN OFFICIEL DU MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR

| | | | | | |
|----|-------|---|--|--|----|
| 30 | 66 | 1 | Manœuvre du piéton - localisation | 0 - Sans Objet (usager non piéton) <u>sur chaussée</u> 1 - à plus de 50 m du passage piéton 2 - à moins de 50 m du passage piéton <u>sur passage piéton</u> 3 - sans signalisation lumineuse 4 - avec signalisation lumineuse <u>divers</u> 5 - sur trottoir 6 - sur accotement ou B.A.U. 7 - sur refuge 8 - sur contre-allée 9 - Inconnue | 0 |
| 31 | 67 | 1 | Manœuvre du piéton - Action | 0 - Sans Objet (usager non piéton) <u>Se déplaçant</u> 1 - sens véhicule heurtant 2 - sens inverse véhicule heurtant <u>divers</u> 3 - traversant 4 - masqué 5 - jouant - courant 6 - avec un animal 7 - quitte l'arrêt du TC 8 - accède à l'arrêt du TC 9 - autre A - monte ou descend de son véhicule B - Inconnue | 0 |
| 32 | 68 | 1 | Manœuvre du piéton - Etat | 0 - Sans Objet (usager non piéton) 1 - seul 2 - accompagné 3 - en groupe | 0 |
| 33 | 69 | 1 | Filler | espace séparateur (blanc) | - |
| 34 | 70-72 | 3 | âge de l'usager | Age à la date de l'accident, s'il est calculable. Nombre d'années non arrondi au nombre supérieur. Calculé par Portail | 3 |
| 35 | 73 | 1 | Vérification de la présence de stupéfiants | 0 - sans objet (passager) 1 - non fait 2 - impossible 3 - refusé 4 - positif pour au moins un produit 5 - négatif pour tous produits | 4 |
| 36 | 74 | 1 | Filler | à blanc (déplacé en 78) | - |
| 37 | 75-77 | 3 | Facteurs présumés d'accident liés à l'usager (3 choix possibles calés à gauche dans l'ordre d'importance) | A - Alcool B - Vitesse excessive ou inadaptee C - Stupéfiant D - Priorité E - Téléphone et distracteurs technologiques F - Malaise G - Somnolence -fatigue H - Inattention I - Contresens J - Dépassement dangereux K - Changement de file L - Non respect des distances de sécurité M - Médicaments N - Infirmité O - Suicide P - Eblouissement Q - Autre cause R - Cause indéterminée | BJ |
| 38 | 78 | 1 | Produits stupéfiants identifiés | A - sans Objet B - Cannabis seul (THC) C - Autre produit seul D - Cannabis et autre(s) produit(s) E - Plusieurs produits hors cannabis | A |
| 39 | 79-80 | 2 | Filler | espace séparateur (blanc) | - |

ANNEXE III

MODALITES DE COLLECTE DES BAAC 2017

I/ LES NOUVELLES ECHEANCES

A compter du 1^{er} janvier 2018, le BAAC 2017 pourra être adressé en format XML au fichier national des accidents corporels de l'ONISR selon les échéances suivantes :

• **Les échéances ordinaires**

Il y a deux échéances obligatoires pour chaque accident corporel :

- Un **pré-BAAC** rédigé dans les **2 jours ouvrés** qui suivent un accident corporel et qui contient les premières données (cf. § infra) sur l'accidentalité. Le respect des deux jours ouvrés **est impératif** pour disposer d'un bon niveau de fiabilité des statistiques en cours.
- Un **BAAC final** qui doit être clôturé **2 mois maximum** après la date de l'accident. Il peut l'être avant si l'ensemble des champs ont pu être renseignés.

• **Les pré-BAAC modifiés**

Entre le pré-BAAC et le BAAC final les forces de l'ordre pourront adresser des pré-BAAC modifiés ou enrichis au fur et à mesure du remplissage des BAAC. Il peut donc y avoir plusieurs modificatifs venant enrichir le pré-BAAC dans l'attente du BAAC final.

Pour autant, en cas de décès survenant dans les 30 jours, le pré-BAAC devra être mis à jour **dans les 24 h** qui suivent la connaissance du décès.

II/ LE CONTENU DU PRE-BAAC ET DU BAAC

Les pré-BAAC et le BAAC final constituent un même document mais dont le niveau de complétude évolue.

• **Le pré-BAAC**

Le pré-BAAC comporte obligatoirement :

- les champs « identifiants » habituels du BAAC (code unité, numéro de PV, n° de feuillet et service concerné). Ces données permettront ensuite le rapprochement avec les pré-BAAC modifiés et le BAAC final.
- Dans la rubrique « caractéristiques » de l'accident, les champs : « date », « code INSEE » du lieu de l'accident,
- Dans la rubrique « lieux » de l'accident, aucun champ n'est obligatoire ;
- Dans la rubrique « véhicule » : le champ « catégorie de véhicule » ;
- Dans la rubrique « usagers » : les champs « catégorie » (pour identifier les piétons), « gravité », « mois » et « année de naissance ».

Le pré-BAAC peut comporter davantage de données. En revanche, un pré-BAAC ne comportant pas tous les champs obligatoires sera renvoyé au service émetteur.

• **Le BAAC**

Le contenu détaillé du BAAC 2017 est décrit dans l'annexe 1 de ce document.

L'annexe 2 définit les modalités de rédaction du BAAC 2017.