

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière

Le fichier national des accidents corporels de la circulation routière, géré par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière, donne les informations essentielles recueillies par les forces de l'ordre sur tous les accidents corporels.

Le présent chapitre, après avoir donné les principales définitions utilisées, présente le processus de recueil et de traitement des données,

Une autre partie est consacrée à la présentation de la modernisation de ce fichier adoptée en janvier 2001 aboutissant à la mise en ligne d'un portail « accident ».

Définitions

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

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

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

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

- **les indemnes** : impliqués non décédés et dont l'état ne nécessite aucun soin médical ;
- **les victimes** : impliqués non indemnes.

Parmi les victimes, on distingue :

- **les tués** : À compter du 1^{er} janvier 2005, toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.
 - **les blessés** : victimes non tuées.
- On distinguera parmi les blessés :
- **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 admis comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

On entend par **milieu urbain**, l'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du Code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) quelle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la **rase campagne**.

L'ORGANISATION ACTUELLE

La transmission des données

Tout accident corporel de la circulation routière doit faire l'objet d'un BAAC (bulletin d'analyse d'accident corporel de la circulation), rempli par le service de police ou de gendarmerie compétent (selon le lieu de survenue de l'accident). Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en cinq grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués, et un localisant pour les accidents en milieu urbain. Il est revêtu du numéro de code de l'unité émettrice, avec mention du numéro de procès-verbal.

Environ 3 500 services sont susceptibles d'émettre une fiche BAAC, soit environ 3 000

brigades locales de gendarmerie, 465 circonscriptions de sécurité publique comportant chacune une unité spécialisée en matière de sécurité routière et 13 compagnies républicaines de sécurité (CRS) auxquelles il convient d'ajouter la préfecture de police de Paris et la police aux frontières, compétente pour les accidents survenus aux frontières ou en zone aéroportuaire.

Schématiquement, le secteur de compétence de la gendarmerie correspond à la rase campagne et aux agglomérations de moins de 7 000 habitants, celui de la sécurité publique (commissariats) aux agglomérations de plus de 7 000 habitants et celui des CRS aux autoroutes urbaines. A Paris, chacun des vingt arrondissements auxquels il faut ajouter la compagnie périphérique est responsable de son secteur et rend compte auprès du bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris.

La remontée des BAAC au niveau national emprunte des circuits différents, selon qu'ils ont été établis par les services de la gendarmerie nationale (ministère de la Défense) ou par les services de la police nationale (ministère de l'Intérieur).

Pour la gendarmerie, les BAAC établis par les brigades locales sont transmis aux escadrons départementaux qui, après validation et consolidation, les transmettent au centre national de traitement de l'information de Rosny-sous-Bois, le tout au moyen de logiciels et procédures informatiques propres à la gendarmerie nationale.

Pour la police, le projet de modernisation a permis de rationaliser les moyens utilisés : le logiciel PROCEA, utilisé par les brigades de CRS pour la saisie et la transmission des données, a été étendu en 2005 à l'ensemble des commissariats, évitant ainsi l'emploi de plusieurs logiciels à la même finalité. Pour la sécurité publique, l'ensemble des BAAC saisis par les commissariats est transmis au centre d'exploitation informatique de Juvisy. Ce centre contrôle les fichiers recueillis et les fait suivre à l'ONISR. Le bureau central des accidents de la préfecture de police de Paris envoie directement ses données à l'ONISR. Le centre de Juvisy doit en revanche saisir le petit nombre de BAAC qui lui sont adressés par la police aux frontières.

La constitution du fichier national

Les BAAC centralisés à Rosny-sous-Bois et à Juvisy sont ensuite envoyés à l'ONISR pour de nouveaux contrôles s'ajoutant à ceux déjà intégrés aux logiciels de saisie utilisés par les forces de l'ordre. Le fichier de Rosny-sous-Bois est disponible en moyenne au milieu du mois $n+2$. Le centre de Juvisy transmet les données accidents à l'ONISR au fur et à mesure qu'il en accuse réception, en moyenne, un mois est complet dans un délai de 4 mois. Ces fichiers, une fois réceptionnés par l'ONISR, sont intégrés sur un serveur géré par le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA) sous forme de fichiers mensuels, incluant le cas échéant des reliquats des mois antérieurs. C'est ce fichier mensuel qui servira de base aux études d'accidentologie locales et nationales.

Le contrôle qualité au plan national porte d'abord sur l'exhaustivité du fichier par la recherche des BAAC non remontés en comparant pour chaque département les accidents recueillis aux chiffres fournis par les préfetures. Essentiellement utilisée pour assurer le bon compte du nombre de tués, cette vérification permet de déceler un accident mortel

manquant. Les tableaux de bord de l'ONISR, déclinés par service et quinzaine, permettent de repérer des ruptures dans les envois de tel ou tel service de police, de récupérer les bulletins manquants et/ou activer le rétablissement des circuits défaillants.

Par ailleurs, ce contrôle qualité recouvre à la fois le dépistage des doublons, le contrôle de l'intégrité du fichier en lecture (ordre et structure des BAAC qui y sont contenus), le repérage des modalités invalides (cas où a été saisie pour une variable donnée une valeur ne faisant pas partie du référentiel de cette variable) et enfin la vérification de la cohérence intrinsèque des BAAC (par exemple, un bulletin sera marqué en anomalie si le conducteur d'une voiture de tourisme y est décrit comme casqué).

Assurée par l'Observatoire, la correction de ces erreurs exige un examen particulièrement attentif des bulletins en question, assorti le cas échéant de demandes de précisions auprès des services qui les ont établis.

Compte tenu de toutes ces opérations de correction et compte tenu de la rigidité du système qui impose de traiter un mois complet, le fichier de diffusion rassemblant l'ensemble des BAAC (police plus gendarmerie) du mois n n'est disponible qu'au milieu du mois $n+5$, celui de l'année complète vers la fin du mois de mai de l'année suivante.

Afin toutefois de pouvoir diffuser une information essentielle dans des délais raccourcis, a été mis en place en 2000 un système parallèle dit « de remontées rapides » portant uniquement sur quatre dénombrements, nombres d'accidents corporels, de tués, de blessés et de blessés hospitalisés, disponibles dès les premiers jours du mois $n+1$ (voir le chapitre sur l'analyse conjoncturelle).

Un fichier très utilisé

Outre les exploitations que fait pour ses besoins propres l'Observatoire, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière est aussi très utilisé par d'autres services du ministère, notamment le service d'études techniques des routes et autoroutes (SETRA), le centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions (CERTU) et, au niveau local, les centres d'études techniques de l'équipement (CETE), les observatoires régionaux de sécurité routière (ORSR), situés dans les directions régionales de l'équipement (DRE), ainsi que les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR), situés dans les directions départementales de l'Équipement (DDE).

Hors le ministère, le fichier national des accidents corporels de la circulation routière constitue un précieux outil de travail et de référence pour d'autres utilisateurs particuliers que sont l'institut

national de recherche sur les transports et leur sécurité (INRETS), l'association des sociétés françaises d'autoroutes (ASFA), le laboratoire commun d'accidentologie, de biomécanique et d'études du comportement humain de PSA Peugeot-Citroën et de Renault (LAB) et, plus généralement, pour l'ensemble des instituts d'accidentologie.

De nombreuses analyses de niveau national sont ainsi conduites au sein du ministère à partir d'exploitations spécifiques du fichier. Celui-ci sert également de base de sondage pour des études d'enjeux ciblées sur des types particuliers d'accidents et réclamant de retourner aux informations circonstanciées consignées sur les procès-verbaux.

Au niveau local, les observatoires départementaux de sécurité routière établissent en particulier des bilans annuels complétant le bilan annuel France entière de l'observatoire. Ils effectuent aussi des études d'enjeux ciblées sur les tronçons de route particulièrement accidentogènes. Ces travaux sont appuyés sur des extractions départementales du fichier national, produites par le SETRA à l'adresse des DDE. Ces fichiers bénéficient en local de corrections complémentaires, portant principalement sur des éléments de localisation et d'infrastructure routière mais pouvant aussi inclure l'ajout d'accidents non enregistrés dans le fichier national. Malheureusement, ces corrections ne sont pas prises en compte dans le fichier national ce qui est une des justifications du projet de déconcentration (voir plus loin).

MODERNISATION DU FICHIER ACCIDENTS : QUALITÉ, SIMPLIFICATION ET DÉCONCENTRATION

Un important projet de rénovation de notre système d'information sur les accidents corporels de la circulation routière est actuellement en chantier, visant à produire des statistiques à la fois plus rapides et plus fiables.

Ce projet de rénovation prévoit une refonte des circuits de transmission avec mise en place d'une base de données partagée par tous les acteurs, cela permettra d'introduire des données autres que le BAAC stricto sensu. Ainsi l'intégration des ATBH (accidents, tués, blessés, blessés hospitalisés) dans la base donnera des données rapides et fiables de l'accidentologie au département. Le mode de transmission dans la nouvelle architecture resterait centralisé : par intégration des sous-fichiers de la DGGN et de la DGNP, pour une mise à disposition immédiate

dans le serveur accident. L'objectif est de comparer les chiffres des ATBH à ceux des BAAC.

La réalisation d'un plan-qualité

Une étape préalable a été la mise en place à la mi-2000 d'un groupe de suivi de la production associant l'ensemble des services concourant à l'alimentation et à la gestion du fichier, en particulier la direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) et la direction générale de la police nationale (DGNP), responsables du recueil des BAAC. Ce groupe permet de résoudre les problèmes de cohérence d'un système qui fait intervenir une dizaine de services différents avec des logiciels et des standards différents.

Les priorités en matière de qualité ont été clairement affichées : il s'agit de l'exhaustivité, de la localisation de l'accident, des variables décrivant le lieu et celles liées aux métiers des forces de l'ordre (alcool et ceinture).

Afin d'offrir un retour sur le travail accompli, certaines études de l'Observatoire sont dorénavant diffusées aux forces de l'ordre chargées d'établir les bulletins. Enfin, pour harmoniser les pratiques, un guide de référence pour le remplissage des BAAC a été envoyé à chaque organisme de saisie.

Des mesures de simplification et de modernisation du fichier

Depuis le 1^{er} janvier 2004, un nouveau standard du BAAC a été mis en place : « le BAAC 2002 ». Deux objectifs étaient poursuivis : la simplification et la modernisation du BAAC.

La simplification

Il s'agissait en substance de s'interroger sur le degré d'utilité de chacune des différentes rubriques de ce bulletin, rapporté au degré de difficulté que pouvait supposer le recueil des données en question et au degré de fiabilité de l'information effectivement recueillie. Cet examen au cas par cas a montré que le BAAC pouvait être allégé d'environ 20 %, soit par simple suppression de certaines rubriques qui dans la pratique sont très rarement ou jamais renseignées, soit par modification des modalités de certaines variables ou soit enfin par l'utilisation de fichiers annexes.

Par ailleurs, nous avons constaté qu'un grand nombre d'accidents légers ne faisaient pas l'objet d'un BAAC parce qu'ils étaient « déclassés » en accidents matériels. Afin de refléter le plus fidèlement possible l'insécurité routière en France, il a été demandé de tenir compte de tous ces accidents et de façon à ne pas trop alourdir la tâche des forces de l'ordre, il est accepté, **uniquement pour ces accidents**, le non-remplissage de certaines variables.

La modernisation

L'harmonisation de certaines définitions a conduit à un allègement du chapitre décrivant les lieux, puis l'ajout de deux variables permettant une localisation plus précise :

- en rase campagne, il est dorénavant possible de repérer un accident par ses coordonnées GPS. Cette donnée, intégrée dans un référentiel cartographique, permettra d'établir des cartes des lieux les plus accidentogènes du réseau routier français ;
- en milieu urbain, une ligne spécifique a été créée afin de décrire l'adresse du lieu de l'accident, à un format lisible par les logiciels d'exploitation des gestionnaires de voirie.

Une autre modification importante concerne le code CNIT. Ce code est un identifiant synthétique du type de véhicule utilisé. Il est nécessaire pour pouvoir entreprendre des études sur le lien entre le type de véhicule (en particulier le poids ou la puissance) et l'accidentalité. Il fallait d'abord rétablir l'intégralité du code qui, dans l'ancien standard, était tronqué. Ensuite, courant 2006, un contrôle sur l'ensemble du code a été ajouté dans les logiciels de saisie.

Au 1^{er} janvier 2006 la variable « catégorie de véhicule » a été modifiée. En effet, suite à la mise en place de l'immatriculation de tous les cyclomoteurs neufs depuis le 1er juillet 2004, la catégorie scooter immatriculé regroupe à la fois des cyclomoteurs et des motocyclettes légères. Ce nouvel impératif ajouté à d'autres besoins concernant les motocyclettes, les tramways ou les autobus nécessitait donc de revoir les modalités de cette variable.

A plus long terme est envisagée la création d'une variable synthétique « type d'accident ». Cette variable serait une bibliothèque de schémas descriptifs des circonstances des accidents, permettant de les classer selon leur type (manœuvres des usagers impliqués, collisions, etc.). Elle aurait pour autre objectif la suppression d'autres variables.

Les indicateurs de qualité

Le nouveau standard « BAAC » a été accompagnée par la mise en place d'un contrôle de la qualité des données recueillies. Ce contrôle permet de suivre l'évolution du taux de renseignement des variables les plus couramment utilisées dans les études de sécurité. Les résultats de ce contrôle qualité figurent sur le site Internet de l'observatoire. Il montre que les taux de remplissage sont en progrès mais peuvent être très différents d'une variable à l'autre.

En effet, alors que nous remarquons une baisse du remplissage des coordonnées géographiques, la variable CNIT atteint un taux de remplissage de 66 % (+ 5 points). Les autres variables ont un taux de remplissage stable par rapport à 2007 avec de très bons résultats, 93 % pour la situation de l'accident, 99,2 % pour l'adresse, l'alcoolémie et le port de la ceinture plus de 80 % renseignées. Ceci montre bien l'effort constant des forces de l'ordre pour améliorer la qualité du fichier national des accidents.

MODERNISATION DU FICHIER ACCIDENTS : CREATION DU PORTAIL ACCIDENTS

Le portail « accidents » a pour objectif d'être au cœur des systèmes d'informations du domaine accident du MEDAD et des collectivités territoriales. Il va permettre d'échanger les fichiers BAAC avec les différentes applications métiers utilisées dans chaque service, et de consolider au niveau national un fichier de données unique, exhaustif, corrigé et validé par les acteurs locaux. A terme, il va permettre au grand public d'interroger, via le site Internet, la base de données « accidents » et d'avoir instantanément des statistiques « accidents » par rapport à des requêtes préétablis.

Ce portail réduit le délai de mise à disposition des données BAAC et à consolider au plan national les corrections faites par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) et les collectivités territoriales, ces corrections pouvant être réalisées directement dans le portail ou dans une autre application. Ces acteurs locaux sont donc très largement impliqués dans ce projet. Ils contribueront à la consolidation nationale d'une base de données accidents fiabilisée et exhaustive.

La version 2.0 qui est diffusée en 2009 a pour principal enjeu, l'amélioration de la qualité et de la fiabilité du fichier national BAAC.

Les fonctionnalités intégrées dans la version 2 permettront de réduire le délai de mise à disposition des données du BAAC et de consolider au plan national les corrections faites par les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR). Par ailleurs les collectivités territoriales pourront contribuer à travers l'application à l'amélioration des données.

Les observatoires départementaux de sécurité routière (ODSR) seront les acteurs clé du système ; ils seront en effet responsables au plan départemental de la cohérence, de la qualité et de l'exhaustivité du fichier national.

Plusieurs niveaux de contrôles

La mise en oeuvre de la version 2 entraîne des

modifications du processus de constitution et de fiabilisation du fichier BAAC.

Une alimentation du portail centralisée

L'introduction des données fournies par les forces de l'ordre se fera au fil de l'eau par l'Observatoire national interministériel de sécurité routière (ONISR), qui assure un premier niveau de contrôle comportant une vérification des formats et de complétude des rubriques permettant d'identifier chaque accident (commune, organisme, date de l'accident...)

Des contrôles réalisés par les ODSR avant chaque publication mensuelle

Les ODSR pourront publier les données après avoir traité les éventuels problèmes de doublons ; et après avoir corrigé les anomalies identifiées par le moteur de contrôle des données développé pour le Portail Accident.

Il s'agit à ce stade de corriger les anomalies bloquantes détectées par le système (par exemple, le système contrôle que le conducteur occupe la place 1 ou 2, que les caractéristiques lumineuses sont compatibles avec l'heure, etc.). Il s'agit par ailleurs de compléter des variables dites obligatoires pour la publication.

Deux journaux de bord ont été réalisés dans le portail afin de simplifier les tâches de correction et de validation des doublons.

La publication des données sera réalisée par les ODSR mensuellement, dans un délai d'un mois suivant la réception des BAAC, en comparant dans le portail les données des remontées rapides et les données BAAC.

Amélioration de la qualité des données après publication

Une fois publiées, les données seront disponibles pour la consultation, le téléchargement ou pour être intégrées dans Concerto. L'amélioration de la qualité des données pourra se poursuivre après la publication, la correction étant réalisée soit dans le portail, soit dans Concerto. Ces corrections seront faites généralement au vu du procès-verbal. Elles participent à l'amélioration de la qualité des données : géolocalisation de l'accident, vérification d'informations particulières identifiées par le portail comme des anomalies résiduelles ou comme des avertissements.

Les ODSR auront la charge de valider les corrections proposées par les partenaires externes autorisés (conseil général, villes, direction interdépartementale des routes, etc.).

Les outils de supervision et de consultation

L'application disposera d'un panel d'outils permettant notamment de connaître la disponibilité des données brutes et d'identifier les anomalies récurrentes.

Les ORSR auront également accès à l'application, ils pourront consulter les tableaux de suivi du portail pour leur périmètre d'action.

Concernant la consultation des données, la version 2.0 améliorera les fonctionnalités de la version 1.2 actuellement en ligne.

BULLETIN D'ANALYSE D'ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION (standard 2002)				
IDENTIFIANT	Code Unité	N° de procès-verbal (PV)	N° du feuillet	Etabli Par : <ul style="list-style-type: none"> - gendarmerie nationale - préfecture de police de Paris - compagnie républicaine de sécurité (CRS) - police des airs et des frontières (P.A.F) - sécurité publique
CARACTERISTIQUES	<p>Date</p> <ul style="list-style-type: none"> - jour - mois - année <p>Heure</p> <ul style="list-style-type: none"> - heure - minute 	<p>Lumière</p> <ul style="list-style-type: none"> - plein jour - crépuscule ou aube - nuit sans éclairage public - nuit avec éclairage public non allumé - nuit avec éclairage public allumé 	<p>Localisation</p> <ul style="list-style-type: none"> - hors agglomération - en agglomération de 0 à 500H de 501 à 2000H de 2001 à 5000H de 5001 à 20 000H de 20 001 à 50 000H de 50 001 à 100 000H de 100 001 à 300 000H plus de 300 000H <p>Code INSEE du lieu de l'accident</p> <ul style="list-style-type: none"> - département - commune 	<p>Intersection</p> <ul style="list-style-type: none"> - hors intersection En intersection ou à proximité immédiate - en X - en T - en Y - à plus de 4 branches - giratoire - place - passage à niveau - autre
LIEUX	<p>Catégorie</p> <ul style="list-style-type: none"> - autoroute - route nationale <ul style="list-style-type: none"> - route départementale - voie communale - hors réseau public - parc de stationnement ouvert à la circulation publique - autre <p>Voie</p> <p>Composée de :</p> <ul style="list-style-type: none"> - numéro ou finato de la voie - bis ou ter - lettre indice : A,B,C etc... 	<p>Régime de circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> - route à sens unique - route bidirectionnelle - route à chaussées séparées <ul style="list-style-type: none"> - route avec voies d'affectation variable <p>Nombre total de voies de circulation</p> <p>Voie spéciale</p> <ul style="list-style-type: none"> - piste cyclable - bande cyclable - voie réservée 	<p>Profil en long</p> <ul style="list-style-type: none"> - plat - pente - sommet de côte - bas de côte <p>Trace en plan (sens du 1er véhicule décrit)</p> <ul style="list-style-type: none"> - partie rectiligne - en courbe à gauche - en courbe à droite - en S <p>Point kilométrique ou repère (se repérer par rapport à la borne amont)</p> <ul style="list-style-type: none"> - n° de borne - mètres 	<p>Largeur (en mètres)</p> <ul style="list-style-type: none"> - terre plein central - route hors TPC
VEHICULES	<p>Catégorie administrative</p> <ul style="list-style-type: none"> - Bicyclette - Cyclomoteur - Scooter <50cm3 - Motocyclette légère - Scooter > 50cm3<125cm3 - Motocyclette Lourde - Scooter >125cm3 - Quad léger <50cm3 - Quad lourd >50cm3 - Voiturette - Véhicule de tourisme (seul ou avec caravane ou remorque) <ul style="list-style-type: none"> - Véhicule utilitaire seul (1,5 t < PTAC = 3,5 t) - Poids lourd seul (3,5 t < PTAC = 7,5 t) - Poids lourd seul (PTAC > 7,5 t) - Poids lourd + remorque(s) - Tracteur routier seul - Engin spécial 	<p>Véhicule en fuite</p> <p>Conducteur en fuite</p> <p>Sens de circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> - P.K. ou P.R. croissant - P.K. ou P.R. décroissant <p>Département ou pays d'immatriculation</p> <p>Date de 1ère mise en circulation</p> <ul style="list-style-type: none"> - mois - année 	<p>Appartenant à</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducteur - véhicule volé - propriétaire consentant - administration - entreprise <p>Véhicule spécial</p> <ul style="list-style-type: none"> - taxi - ambulance - pompier - police - gendarmerie - transport scolaire - matières dangereuses - autre 	<p>Facteur lié au véhicule</p> <ul style="list-style-type: none"> - défektivité mécanique - éclairage - signalisation - pneumatique(s) usé(s) - éclatement de pneumatique(s) - chargement du véhicule - déplacement du véhicule - incendie du véhicule - autre <p>Assurance</p> <ul style="list-style-type: none"> - oui - non - non présentation

	<ul style="list-style-type: none"> - Tracteur agricole - Autobus - Autocar - Train - Tramway - Autre véhicule 			
USAGERS	<p style="text-align: center;">Place dans le véhicule</p> <ul style="list-style-type: none"> - avant droit - avant milieu - avant gauche - arrière droit - arrière milieu - arrière gauche <p style="text-align: center;">Responsable présumé</p> <p>0 : Si l'usager n'est pas présumé responsable de l'accident</p> <p>1 : Si l'usager est présumé responsable de l'accident</p>	<p>Catégorie</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducteur - passager - piéton <ul style="list-style-type: none"> - piéton en roller ou en trottinette <p>Gravité</p> <ul style="list-style-type: none"> - indemne - tué - blessé hospitalisé - blessé léger 	<p>Catégorie socio-professionnelle</p> <ul style="list-style-type: none"> - conducteur professionnel - agriculteur - artisan, commerçant, profession indépendante - cadre supérieur, profession libérale, chef d'entreprise - cadre moyen, employé - ouvrier - retraité - chômeur - étudiant - autre <p>Sexe</p> <ul style="list-style-type: none"> - masculin - féminin <p>Département ou pays de résidence</p> <p style="text-align: center;">Date de naissance</p> <ul style="list-style-type: none"> - mois - année 	<p>Test d'alcoolémie</p> <ul style="list-style-type: none"> - impossible - refusé - prise de sang - éthylomètre - résultat non connu - dépistage négatif <p style="text-align: center;">Taux d'alcoolémie</p> <p>Facteur lié a l'usager</p> <ul style="list-style-type: none"> - malaise - fatigue - médicament - drogue <ul style="list-style-type: none"> - infirmité - attention perturbée - ivresse apparente
LOCALISANT URBAIN	<p style="text-align: center;">Type de numéro</p> <ul style="list-style-type: none"> - numéro non renseigné - adresse postale - candélabre - autre <p>Numéro :</p> <ul style="list-style-type: none"> - sans objet, bis ou ter 	<p style="text-align: center;">Distance en mètres</p> <ul style="list-style-type: none"> - distance au numéro <p style="text-align: center;">Libellé de la voie</p> <p>Code RIVOLI</p>		
CARACTERISTIQUES	<p>Condition atmosphérique</p> <ul style="list-style-type: none"> - normale - pluie légère - pluie forte - neige - grêle - brouillard - Fumée - vent fort - tempête - temps éblouissant - temps couvert - autre 	<p>Type de collision</p> <p>Accident impliquant : deux véhicules</p> <ul style="list-style-type: none"> - collision frontale - collision par l'arrière <p>trois véhicules et plus</p> <ul style="list-style-type: none"> - collision en chaîne - collisions multiples - autre collision - sans collision 	<p>Coordonnée géographique</p> <ul style="list-style-type: none"> - latitude - longitude <p>Adresse postale</p> <ul style="list-style-type: none"> - numéro de la voie - nature de la voie - nom de la voie 	
LIEUX	<p>Etat surface</p> <ul style="list-style-type: none"> - normale - mouillée - flaques - inondée - enneigée - boue - verglacée - corps gras - huile - autre 	<p>Aménagement - infrastructure</p> <ul style="list-style-type: none"> - souterrain - tunnel - pont - autopont - bretelle d'échangeur ou de raccordement - voie ferrée - carrefour aménagé - zone piétonne - zone de péage 	<p>Situation de l'accident</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur chaussée - sur bande d'arrêt d'urgence - sur accotement - sur trottoir - sur piste cyclable 	<p>Point école</p> <ul style="list-style-type: none"> - à proximité d'un point école - pas à proximité
VEHICULES	<p>Obstacle fixe heurté</p> <ul style="list-style-type: none"> - véhicule en stationnement - arbre - glissière métallique 	<p>Obstacle mobile heurté</p> <ul style="list-style-type: none"> - piéton - véhicule - véhicule sur rail 	<p>Manœuvre principale avant l'accident</p> <ul style="list-style-type: none"> - circulant sans changement de direction 	<p>Nombre d'occupants dans le T.C.</p> <p>Code CNIT</p>

	<ul style="list-style-type: none"> - glissière béton - autre glissière - bâtiment, mur, pile de pont - support signalisation verticale ou poste d'appel d'urgence - poteau - mobilier urbain - parapet - îlot, refuge, borne haute - bordure de trottoir - fossé, talus, paroi rocheuse - autre obstacle fixe sur chaussée - autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement - sortie de chaussée sans obstacle 	<ul style="list-style-type: none"> - animal domestique - animal sauvage <p>Point de choc initial</p> <ul style="list-style-type: none"> - avant - avant droit - avant gauche - arrière - arrière droit - arrière gauche - côté droit - côté gauche - chocs multiples (tonneaux) 	<ul style="list-style-type: none"> - circulant même sens, même file - circulant entre deux files - circulant en marche arrière - circulant à contresens - circulant en franchissant le terre-plein central - circulant dans le couloir de bus - dans le même sens - circulant dans le couloir de bus - dans le sens inverse - circulant en s'insérant - circulant en faisant demi-tour sur la chaussée - changeant de file à gauche - changeant de file à droite - déporté à droite - déporté à gauche - tournant à droite - tournant à gauche - dépassant à droite - dépassant à gauche - traversant la chaussée - manœuvre de stationnement - manœuvre d'évitement - ouverture de porte - arrêté (hors stationnement) - en stationnement (avec occupants) 	"type" inscrit sur la carte grise du véhicule
USAGERS	<p>Permis de conduire</p> <ul style="list-style-type: none"> - valide - périmé - suspendu - conduite en auto-école - catégorie non valable - défaut de permis - conduite accompagnée <p>Date d'obtention du permis</p> <ul style="list-style-type: none"> - mois - année 	<p>Trajet</p> <ul style="list-style-type: none"> - domicile - travail - domicile - école - courses - achats - utilisation professionnelle - promenade - loisir - autre <p>Infraction NATINF</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1ère infraction - 2ème infraction <p>Existence d'un équipement de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - ceinture - casque - dispositif enfant - équipement réfléchissant - autre 	<p>Utilisation d'un équipement de sécurité</p> <ul style="list-style-type: none"> - oui - non - non déterminable <p>Localisation du piéton</p> <p>Sur chaussée</p> <ul style="list-style-type: none"> - à + 50 m. du passage piéton - à - 50 m. du passage piéton <p>Sur passage piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> - sans signalisation lumineuse - avec signalisation lumineuse <p>Divers</p> <ul style="list-style-type: none"> - sur trottoir - sur accotement ou BAU - sur refuge - sur contre allée 	<p>Action du piéton</p> <p>Se déplaçant</p> <ul style="list-style-type: none"> - sens véhicule heurtant - sens inverse véhicule <p>Divers</p> <ul style="list-style-type: none"> - traversant - masqué - jouant - courant - avec animal - autre <p>Piéton</p> <ul style="list-style-type: none"> - seul - accompagné - en groupe <p>Drogue par dépistage</p> <ul style="list-style-type: none"> - non fait - impossible - refusé - positif pour au moins un produit - négatif pour tous produits <p>Dépistage par prise de sang</p> <ul style="list-style-type: none"> - non fait - impossible - refusé - positif pour au moins un produit - négatif pour tous produits - résultat non connu