

PORTER A CONNAISSANCE SÉCURITÉ ROUTIÈRE Métropole Européenne de Lille

Le Porter A Connaissance (PAC)

Le Porter à Connaissance (PAC) constitue l'acte par lequel le Préfet porte à la connaissance des collectivités locales engageant l'élaboration/la révision de documents d'urbanisme (SCOT et PLUi) les informations nécessaires à l'exercice de leurs compétences en matière d'urbanisme c'est-à-dire tout élément à portée juridique certaine (articles L. 132-1 à L. 132-4, R. 132-1 et R. 132-3 du code de l'urbanisme).

La politique sécurité routière vise à réduire l'accidentalité routière, le nombre de morts et de blessés sur les routes. Elle concerne de nombreux acteurs au sein de l'État, des collectivités (départements, intercommunalités, communes, etc) et des acteurs privés (constructeurs de véhicules, associations, etc.) Le développement de la mobilité durable et l'urbanisation ont un impact sur la politique de sécurité routière. C'est pourquoi, les auteurs de documents d'urbanisme peuvent agir en posant les principes de base susceptibles d'assurer un haut niveau de sécurité routière, à savoir :

- la prise en compte des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, deux roues motorisés, etc),
- la vérification de la cohérence entre l'affectation des voies et leurs caractéristiques afin que les usagers adaptent leur comportement,
- l'équilibre entre les divers modes de déplacement.

Les informations qui se trouvent dans le présent document ont pour objectif de "porter à la connaissance" des acteurs les données d'accidentologie afin de donner une vision factuelle des accidents survenus sur le territoire communal lors des cinq dernières années, et qu'ainsi le "risque routier" soit pris en compte dans les documents d'urbanisme et dans les projets d'aménagement.

Ces données pourront être à la genèse d'une étude plus approfondie sur les enjeux propres à la commune, afin d'obtenir un diagnostic de l'espace urbain, préalable nécessaire à l'établissement d'un plan d'actions dirigées sur l'amélioration de la sécurité sur le réseau existant ou futur.

Éléments liminaires

Un **accident corporel** de la circulation routière :

- provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux),
- survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- implique au moins un véhicule,
- en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

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 les impliqués, on distingue :

- les victimes : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Les victimes :

- les personnes tuées : toute personne qui décède sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident ;

Parmi les blessés, on distingue :

- les blessés hospitalisés (BH dans la suite du document) : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.
- les blessés légers (BL dans la suite du document) : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Sources

Les données proviennent de la base de données nationale des accidents corporels de la circulation routière (Base TRAXY).

Tout accident corporel de la circulation routière connu des forces de l'ordre fait 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 site de l'accident).

Véritable clé de voûte du système d'information de la sécurité routière, ce bulletin regroupe des informations très complètes, organisées en quatre grands chapitres : caractéristiques et lieux de l'accident, véhicules et usagers impliqués.

En application de la réglementation sur la statistique publique , ne sont rendus accessibles au grand public, aux médias ou aux tiers que des résultats agrégés à un niveau suffisant pour empêcher toute identification indirecte des personnes impliquées dans les accidents. N'ont accès à la base intégrale ou à des extraits intégraux de la base, administrée par l'ONISR, que des agents dûment habilités ou des organismes autorisés(décret 2017-1776).

Tout prestataire ou tiers souhaitant approfondir la connaissance des accidents sur le territoire et disposer de données supplémentaires, issues du BAAC, n'apparaissant pas dans le présent document peuvent faire la demande auprès de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Nord, dont les coordonnées figurent ci-après. Ils seront soumis aux préconisations dictées par l'ONISR et évoquées au précédent paragraphe.

Métropole Européenne de Lille – Bilan des accidents corporels sur la période 2016-2020

Métropole Européenne de Lille	Nombre d'accidents	Nombre d'accidents mortels	Nombre d'accidents avec au moins un BH	Nombre de victimes				
				Tués	Blessés	Dont BH	Dont BL	Indemnes
2016	631	36	366	38	737	440	297	626
2017	522	30	311	33	664	375	289	484
2018	448	25	179	26	537	199	338	402
2019	469	26	146	33	627	168	459	431
2020	416	19	146	19	505	164	341	392
Ensemble	2486	136	1148	149	3070	1346	1724	2335
	Nbre total d'accidents	Nbre total d'accidents mortels	Nbre total d'accidents graves	Total des tués	Total des blessés	Total des BH	Total des BL	Total des indemnes

Sur la période observée, **2 486** accidents corporels ont occasionné le décès **149** personnes, ont fait **3 070** personnes blessés, dont 1 346 blessés hospitalisés (+ de 24 heures).

Métropole Européenne de Lille – Accidents et victimes selon le type de route sur la période 2016-2020

Répartition des impliqués et des lieux selon la catégorie de route							
Catégorie de route	Tués	Blessés	BH	BL	Indemnes	Lieux concernés*	Accidents concernés
Autoroute	24	250	123	127	281	243	243
Route Nationale (ou territoriale)	5	98	47	51	73	94	87
Route Départementale (ou provinciale)	43	560	304	256	410	557	494
Route de métropole urbaine	29	451	130	321	312	406	383
Voie Communale	43	1628	719	909	1195	1954	1455
Hors réseau public	2	0	0	0	1	2	2
Parc de stationnement ouvert à la circulation publique	1	12	2	10	7	11	10
autre	2	71	21	50	56	83	69
Total	149	3070	1346	1724	2335	3350	2486

*La colonne «lieux concernés» dénombre le nombre de lieux concernés par la modalité. Par exemple, un accident avec un lieu de modalité 1 et un lieu de modalité 2 est compté sur chaque ligne. Il est donc normal qu'il y ait plus de lieux décrits que d'accidents.

Les routes départementales et/ou les routes de métropole urbaine concentrent **48 %** des décès.

Métropole Européenne de Lille – Personnes tuées selon le mode de déplacement sur la période 2016-2020

Année	Personnes tuées selon le mode de déplacement									Total
	Piéton	Vélo	Cyclo	Moto légère	Moto lourde	VT	VU	PL	Autres	
2016	10	1	2	1	5	18	1	0	0	38
2017	9	2	1	0	7	11	1	0	2	33
2018	8	0	2	0	8	4	2	1	1	26
2019	3	2	1	2	7	17	0	0	1	33
2020	8	4	1	0	1	3	1	0	1	19
TOTAL	38	9	7	3	28	53	5	1	5	149

Sur la période observée, les **usagers vulnérables** représentent **57 %** des personnes décédées.