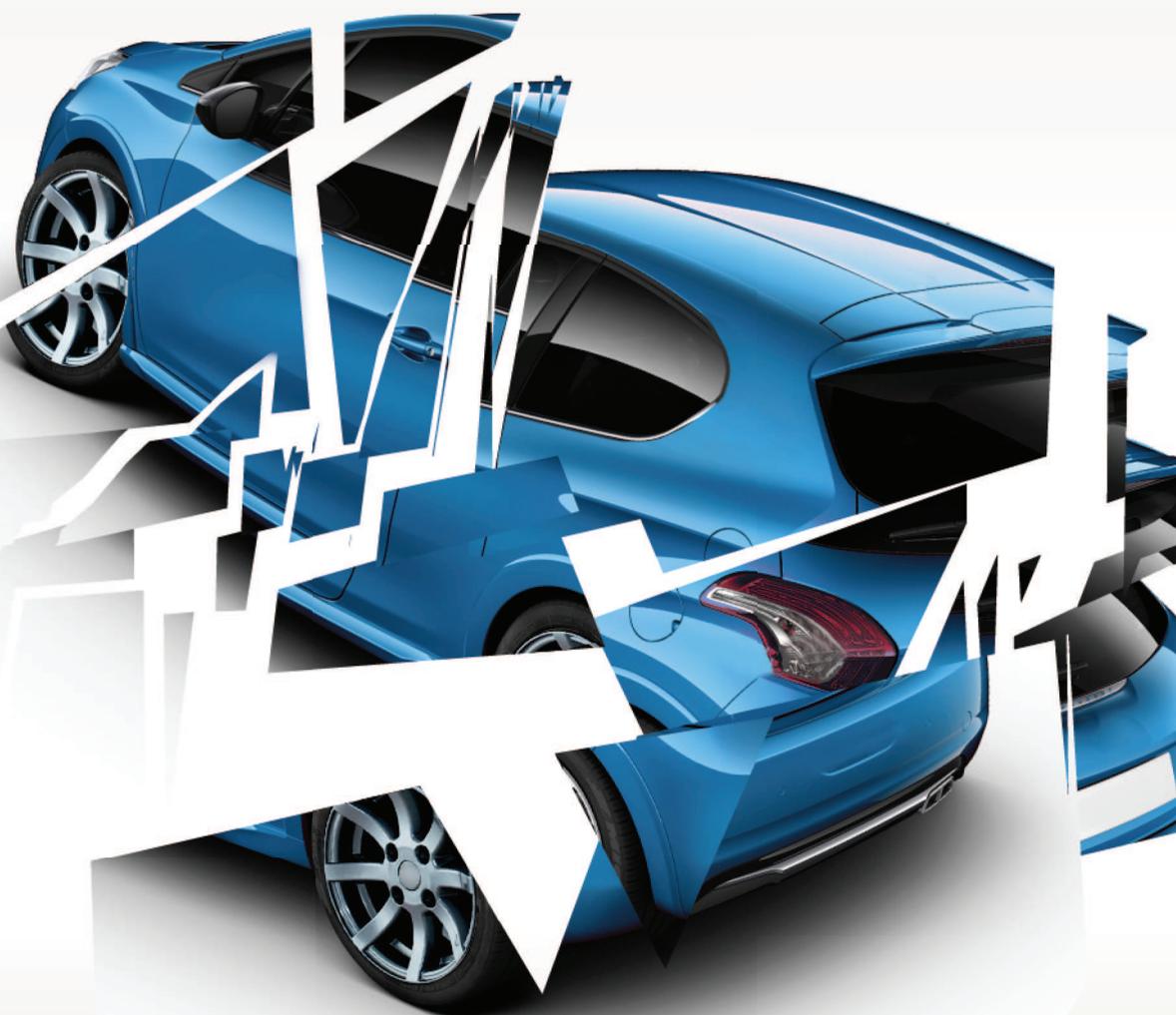


La sécurité routière dans le Département du Nord

Bilan 2013



PRÉFET DU NORD

ODSR
Observatoire
Départemental
de Sécurité
Routière

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

ÉDITO



En 40 ans de sécurité routière, le nombre de tués sur la route a été divisé par 4 alors que le trafic a plus que doublé.

L'année 2013 confirme la baisse annoncée en 2012. Il s'agit de la quatrième baisse la plus importante enregistrée depuis 1954, année des débuts de la statistique informatique sur la sécurité routière.

Le département du Nord, avec 12 vies épargnées par rapport à l'année dernière, corrobore cette baisse constatée au niveau national où, depuis l'an 2000, la mortalité a été divisée par 2.

Malgré cette baisse conséquente, notre département ne présente pas le taux de mortalité le plus faible affiché par Paris ou le Val de Marne.

Au-delà de cette évolution favorable, certains chiffres qui peuvent apparaître comme modestes au premier abord, témoignent encore de la violence routière :

- 3,7 % des personnes blessées transportées à l'hôpital décèdent dans les 30 jours ou au-delà
- 15 % des blessés hospitalisés plus de 24 h garderont des séquelles à vie de nature très grave.

Le Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) a confié le 27/02/2013 à un comité d'expert, la mission d'élaborer une stratégie pour diviser par deux d'ici 2020, le nombre de personnes tuées ou gravement blessées sur les routes de France.

N'oublions jamais que ce sont les efforts de chacun qui font la sécurité de tous.

Philippe LALART
Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Nord



SUPERFICIE DU DÉPARTEMENT

5 743 KM²

POPULATION
2 579 208 HAB.
ESTIMATION INSEE2011

DENSITÉ
448 HAB. AU KM²
117 POUR LA FRANCE

PARC DE VOITURES DE TOURISME

1 210 170
AU 1ER JANVIER 2010
SOURCE : MEDDE JANV. 2010

Longueur de réseau en 2010 (Source INSEE)	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	90
Routes départementales	5 312
Voies communales	10 095

DÉFINITIONS

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 personnes tuées : personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
 - les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
 - les victimes graves : personnes impliquées, décédées ou ayant été hospitalisées plus de 24 heures,
 - les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures,
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Depuis le 1er janvier 2005, les définitions des blessés graves et des personnes tuées sont régies par de nouvelles règles, afin d'être en conformité avec celles utilisées par les autres pays européens. Les personnes décédées sont comptabilisées jusqu'à 30 jours suivant l'accident et non plus à 6 jours, les blessés à 24 heures et non plus à 6 jours.



ANNÉE 2013

ÉLÉMENTS MARQUANTS

page 4

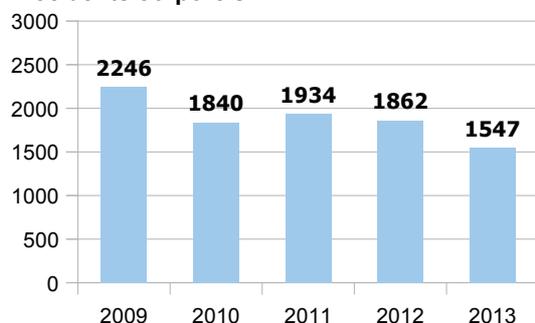
Données ATBH* 2009-2013



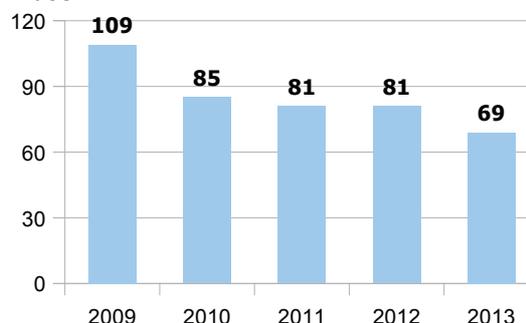
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
2009	2 246	102	109	2 797	1 058	4,9
2010	1 840	79	85	2 235	858	4,6
2011	1 934	78	81	2 344	948	4,2
2012	1 862	74	81	2 295	993	4,4
2013	1 547	64	69	1 950	844	4,5
2009-2013	9 429	397	425	11 621	4 701	4,5

* gravité : nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

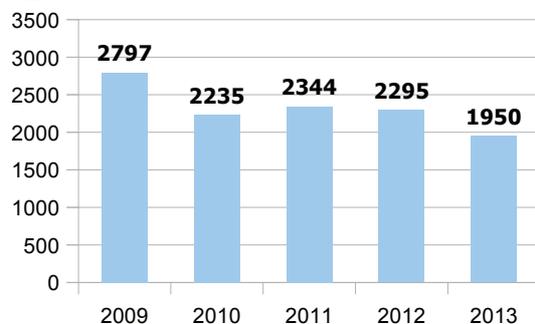
Accidents corporels



Tués



Blessés



Blessés hospitalisés

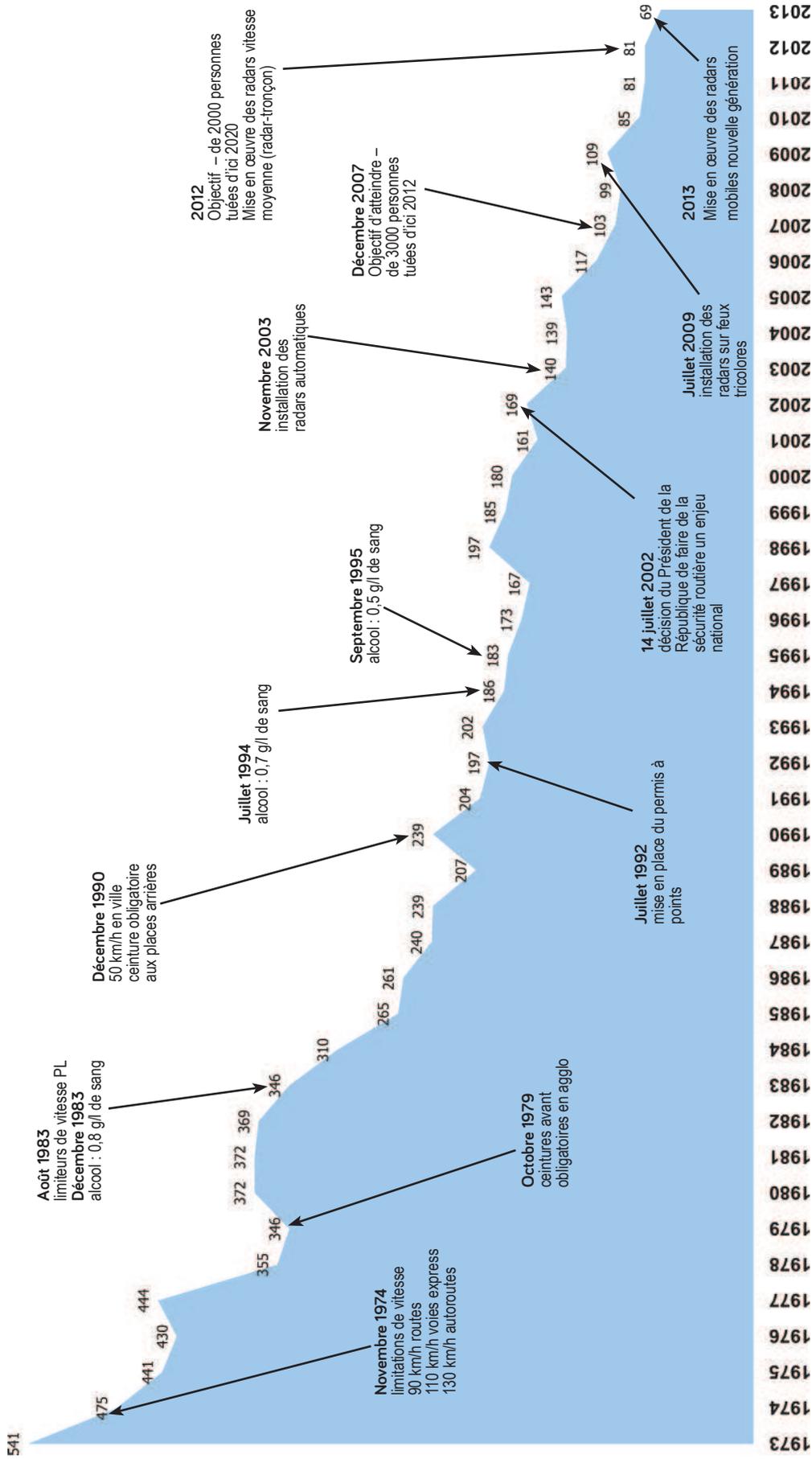


* ATBH : Accidents - Tués - Blessés - Blessés Hospitalisés (+ de 24h)

Avec 69 personnes tuées, l'année 2013 enregistre 12 victimes de moins qu'en 2012 (-15 %). Tous les autres indicateurs sont également en baisse : le nombre d'accidents corporels (-17 %), le total des blessés et des blessés hospitalisés (-15 %).

Les constatations sont identiques au niveau national où la mortalité routière accuse une baisse de -10,5 %, soit 385 vies épargnées par rapport à 2012.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ



En 1972, il était affiché plus de 18 000 morts sur les routes de France (541 en 1973 pour le département). L'Etat crée le premier Comité Interministériel de la sécurité routière (CISR) le 5 juillet 1972 qui définit les grandes orientations de la politique de sécurité routière. En presque 40 ans, les chiffres de la mortalité donnent toute la mesure du chemin parcouru. Pour le Nord, c'est près de 12 087 vies qui ont été épargnées entre 1973 et 2013.

En 2013, le département du Nord est équipé de 77 radars automatiques (36 radars vitesses, 36 radars de feux tricolores, et 5 radars de franchissement de passage à niveau) générant plus de 391 400 messages d'infractions (342 800 pour les radars vitesses, 46 930 pour les radars sur feux et 1670 pour les radars de passage à niveau). En une décennie, le déploiement des radars a fait baisser la vitesse moyenne de plus de 10 %.

ACCIDENTALITÉ

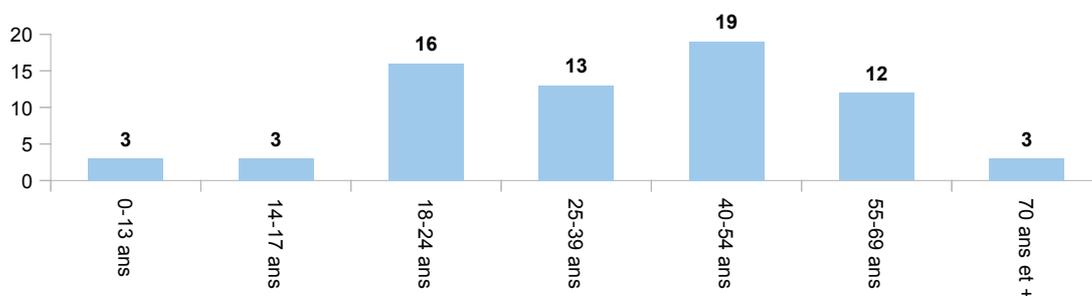
PAR TRANCHES D'ÂGE

page 6

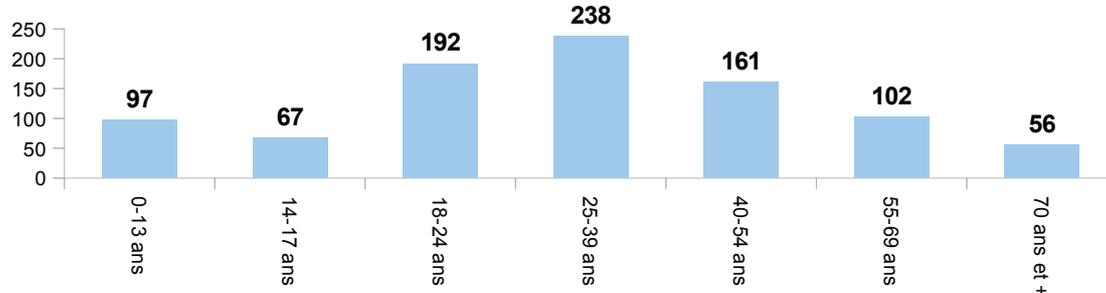


2013	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
Personnes tuées	3	3	16	13	19	12	3	69
Blessés hospitalisés	94	64	176	225	142	90	53	844
Victimes graves	97	67	192	238	161	102	56	913
Blessés légers	134	80	275	303	192	87	35	1106
Total général	231	147	467	541	353	189	91	2019

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



Le nombre de personnes tuées se situe majoritairement dans la tranche d'âge 40-54 ans, passant de 12 décès en 2012 à 19 cette année et totalisant 28 % des personnes tuées. C'est la part la plus élevée enregistrée depuis 10 ans.

Comme en 2010 et 2011, la tranche 18-24 ans avec 16 tués (23 en 2012) enregistre son plus faible total depuis 5 ans.

Le nombre de victimes graves est en baisse pour toutes les

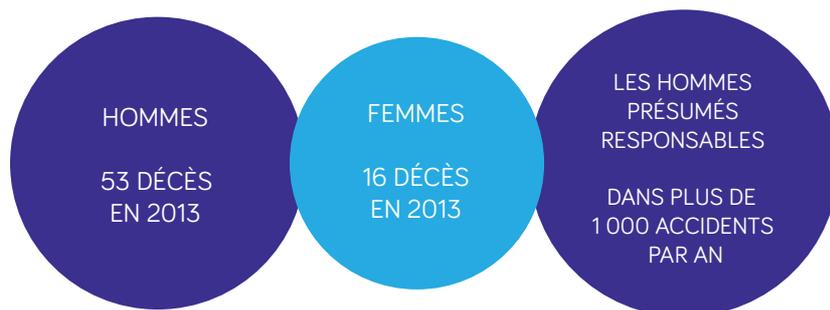
tranches d'âge. C'est le cas, particulièrement pour les plus de 70 ans, avec 42 victimes graves (dont 9 tués) de moins qu'en 2012.

Au niveau national, les 18-24 ans représentent 19,5 % de la mortalité routière alors qu'ils représentent 9 % de la population. Ces conducteurs ayant consommé de l'alcool, sont impliqués dans 1 accident sur 2 entre minuit et 6 h du matin, le samedi et le dimanche.



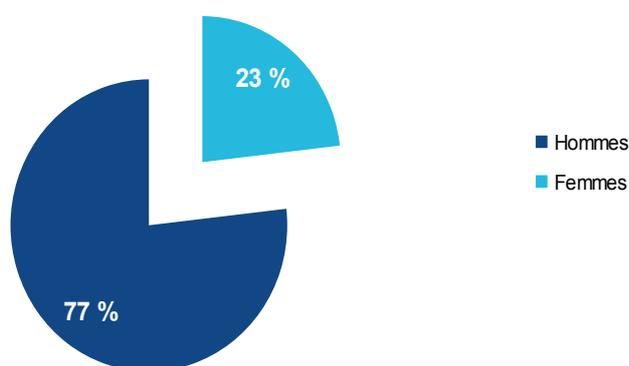
ACCIDENTALITÉ

SELON LE SEXE



	Conducteurs présumés responsables	Responsabilité présumée			
		masculin		féminin	
		Nombre	Part	Nombre	Part
2009	1 024	739	72,2%	285	28%
2010	1 105	848	76,7%	257	23%
2011	1 210	884	73,1%	326	27%
2012	1 170	876	74,9%	294	25%
2013	1 045	788	75,4%	257	25%
2009-2013	5 554	4 135	74,5%	1 419	26%

Répartition de la mortalité par sexe - 2013



Avec 4 décès de moins (53 en 2013 contre 57 en 2012), la mortalité des hommes diminue plus faiblement que celle des femmes (16 en 2013 contre 24 en 2012).

La responsabilité des conducteurs masculins dans les accidents corporels reste élevée (3 fois sur 4), comme les années précédentes.

3/4 des tués au niveau national sont des hommes. La DSCR a, dans le cadre de cette thématique, mis en œuvre « le manifeste des femmes pour une route plus sûre » arguant du slogan que, « tant qu'il y aura des hommes pour mourir sur la route, il faudra des femmes pour que ça change. » <http://www.securite-routiere.gouv.fr/en-parler-agir/le-manifeste-des-femmes>



ACCIDENTALITÉ

PAR CATÉGORIES D'USAGERS

page 8

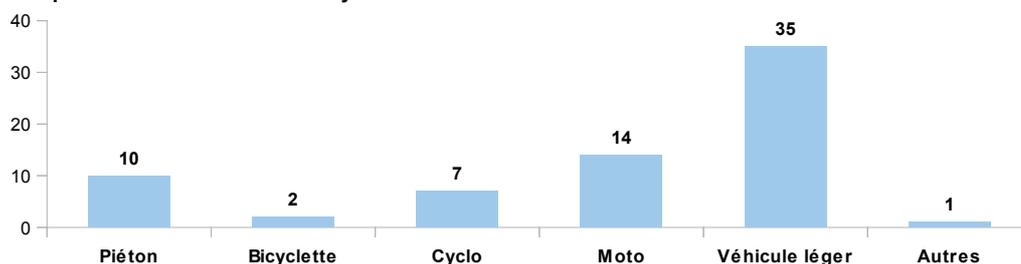
28 %
DES ACCIDENTS
CORPORELS
IMPLIQUENT
DES PIÉTONS

2 ROUES-
MOTORIZÉS :
8 DÉCÈS
DE PLUS
PAR RAPPORT
A 2012

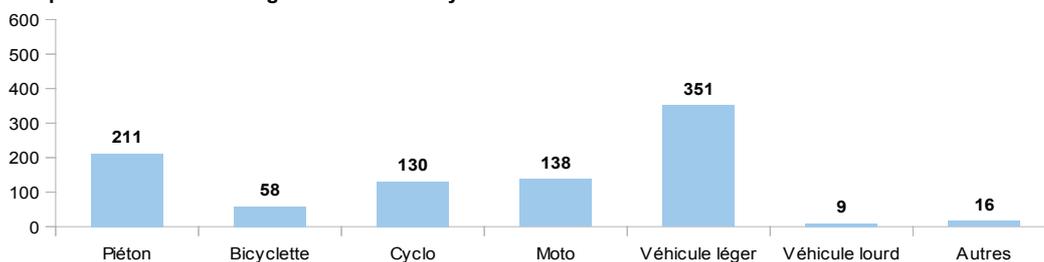
LE TAUX DE GRAVITÉ
EN MOTO
EST MULTIPLIÉ
PAR 1,8
PAR RAPPORT
A 2012

2013	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
Piéton	429	28%	10	14%	466	201	2,3
Bicyclette	131	8%	2	3%	127	56	1,5
Cyclo	233	15%	7	10%	247	123	3,0
Moto	231	15%	14	20%	219	124	6,1
Véhicule léger	1 362	88%	35	51%	848	316	2,6
Véhicule lourd	80	5%	0	0%	18	9	0,0
Autres	55	4%	1	1%	25	15	1,8
Ensemble	1 547		69	100,0%	1 950	844	4,5

Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



La mortalité des usagers de deux-roues motorisés augmente à nouveau. Par rapport à 2012, l'année 2013 enregistre le décès supplémentaire de 3 cyclomotoristes et 5 motocyclistes. Le taux de gravité des accidents de moto est multiplié par 1,8 par rapport à 2012.

La tendance est inverse pour la mortalité des usagers piétons et cyclistes en baisse significative (respectivement - 8 et - 6 tués). Le nombre de victimes graves baisse pour tous les moyens de locomotion.

La mortalité dans les voitures de tourisme présente tout comme au niveau national, une baisse très importante.

Les piétons

RISQUE PLUS ÉLEVÉ POUR LE PIÉTON ÂGÉ

8 DÉCÈS DE MOINS QU' EN 2012

44 % DES PIÉTONS SONT GRAVEMENT ATTEINTS

Les accidents

Piéton	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes piétons			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués**
2009	486	18	18	493	221	3,7	17%
2010	457	16	16	465	174	3,5	19%
2011	485	11	11	493	225	2,3	14%
2012	496	18	18	507	255	3,6	22%
2013	429	10	10	466	201	2,3	14%
2009-2013	2 353	73	73	2 424	1 076	3,1	17%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2009, 18 piétons tués sur un total de 109 décès = 16,5 %)

Age des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	1	0	4	3	2	10
hospitalisés	55	17	25	25	18	32	29	201
blessés graves	55	17	26	25	22	35	31	211
blessés légers	75	23	51	40	36	29	11	265
total général	130	40	77	65	58	64	42	476

La mortalité des piétons est en baisse significative avec 8 tués de moins qu' en 2012. Leur part représente 14 % des tués contre 22 % en 2012. Le nombre d'accidents mortels est le plus petit enregistré depuis 5 ans.

Les progrès enregistrés concernent surtout la tranche d'âge des plus de 70 ans. Elle représentait 50 % des piétons tués en 2012 avec 9 décès sur 18.

En 2013, elle ne comptabilise plus que 20 % des piétons tués avec 2 décès.

Le nombre de piétons grièvement blessés (211) diminue de 23 % par rapport à 2012 (273). On constate une augmentation régulière du risque de décès du piéton avec l'âge au-delà de 40 ans.

Les perturbations de l'attention et des fonctions exécutives, ainsi que le ralentissement cognitif qui intervient dans le vieillissement, peuvent avoir des conséquences en terme de risque d'accidentalité chez le piéton âgé.



Les cyclistes

LE NOMBRE
DE TUÉS
EST DIVISÉ
PAR 4

0-24 ANS
AUCUN CYCLISTE
DÉCÉDÉ
EN 2013

LE RISQUE
CORPOREL
EST 8 FOIS
PLUS IMPORTANT
EN VÉLO

Les accidents

Cycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués**
2009	152	4	4	146	61	2,6	4%
2010	151	7	7	139	47	4,6	8%
2011	200	5	5	195	72	2,5	6%
2012	177	8	8	172	66	4,5	10%
2013	131	2	2	127	56	1,5	3%
2009-2013	811	26	26	779	302	3,2	6%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2012, 8 cyclistes tués sur un total de 81 décès = 9,9 %)

Age des victimes

Cyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	1	0	1	0	2
hospitalisés	9	7	9	8	7	11	5	56
victimes graves	9	7	9	9	7	12	5	58
blessés légers	15	12	9	15	8	8	4	71
Total général	24	19	18	24	15	20	9	129

Les valeurs enregistrées en 2013 sont toutes en baisse par rapport aux 4 années précédentes. Le nombre de cyclistes décédés, s'élève à 2 victimes contre 8 l'année dernière. Ces résultats sont satisfaisants compte tenu de l'augmentation de la pratique cycliste, avec en corollaire l'augmentation potentielle de l'accidentalité.

En terme de gravité de blessure, les chiffres sont relativement proches entre les différentes tranches d'âge. Il semblerait que le développement de ce moyen de locomotion se propage dans toutes les générations. Dans la même logique, on enregistre globalement 15 à 25 victimes annuelles quelle que soit la tranche d'âge (à l'exception des plus de 70 ans avec 9 victimes).

Le risque d'accident corporel à vélo est 8 fois plus important que celui de la voiture particulière, rapporté au nombre d'usagers. La baisse de la mortalité chez les cyclistes passera par l'évolution de la réglementation, des comportements et des aménagements.

Le comité des experts du Conseil National de la Sécurité Routière souhaite instaurer en ce sens, un observatoire du risque vélo.



Les cyclomotoristes

233 ACCIDENTS
CORPORELS
CONTRE 306
EN 2012
(- 29 %)

+ 3
DÉCÈS
PAR RAPPORT
À
2012

14- 17 ANS :
- 10 VICTIMES
GRAVES
PAR RAPPORT
A 2012

Les accidents

Cyclomotoriste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclomotoristes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués **
2009	381	11	11	395	178	2,9	10%
2010	340	7	7	345	133	2,1	9%
2011	335	6	6	349	160	1,8	7%
2012	306	5	4	326	153	1,3	6%
2013	233	7	7	247	123	3,0	10%
2009-2013	1 595	36	35	1 662	747	2,2	9%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2012, 4 cyclomotoristes tués sur un total de 81 décès = 4,9 %)

Age des victimes

Cyclomotoristes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	3	1	0	0	0	4
hospitalisés	3	32	47	43	17	8	3	153
victimes graves	3	32	50	44	17	8	3	157
blessés légers	3	43	67	43	15	2	0	173
Total général	6	75	117	87	32	10	3	330

Le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste enregistre une baisse de 24 % par rapport à 2012. C'est une tendance récurrente depuis de nombreuses années, liée à la diminution du parc. Par contre, le nombre de tués est supérieur avec 3 décès supplémentaires (7 en 2013 contre 4 en 2012) et atteint 10 % du nombre total des tués (6 % en 2012).

Les cyclomotoristes âgés de 14 à 17 ans ne représentent plus que 17 % des victimes contre 23 % en 2012. Par contre, la part des 18-24 ans augmente de 5 points (40 % en 2013 contre 35 % en 2012)

Les difficultés économiques de certaines catégories de la population pourraient être à l'origine d'un nouvel essor de ce moyen de locomotion peu onéreux.



Les motocyclistes

BAISSE
DE 37 %
DU NOMBRE
D'ACCIDENTS
PAR RAPPORT
A 2009

5 DÉCÈS
SUPPLÉMENTAIRES
PAR RAPPORT
A 2012

50 %
DES
MOTOCYCLISTES
TUÉS
ONT PLUS
DE 40 ANS

Les accidents

Motocycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes motocyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués**
2009	367	29	33	361	199	9,0	30%
2010	274	15	15	275	133	5,5	18%
2011	306	23	23	290	162	7,5	28%
2012	261	10	9	257	139	3,4	11%
2013	231	14	14	219	124	6,1	20%
2009-2013	1 439	91	94	1 402	757	6,5	22%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2012, 9 motocyclistes tués sur un total de 81 décès = 11,1 %)

Age des victimes

Motocyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	4	3	6	1	0	14
hospitalisés	0	3	26	53	31	11	0	124
victimes graves	0	3	30	56	37	12	0	138
blessés légers	0	3	22	38	25	6	1	95
Total général	0	6	52	94	62	18	1	233

Le nombre de motocyclistes tués (14) repart à la hausse avec 5 tués supplémentaires par rapport à 2012 (9), à l'inverse de tous les autres indicateurs (nombre d'accidents, de blessés, d'hospitalisés). Le taux de gravité situé pour la première fois en dessous des 4 tués pour 100 accidents en 2012 augmente à nouveau pour atteindre 6 tués pour 100 accidents.

En terme de victimes graves, la tranche d'âge 25-39 ans reste majoritaire. Toutefois, en 2013 la tranche d'âge 40-54 ans se distingue en dépassant en nombre de victimes graves, la tranche d'âge 18-24 ans.

En France⁽¹⁾, les deux-roues motorisés (motos et scooters) d'une cylindrée égale ou supérieure à 50 cm³ totalisent 2,7 millions de véhicules, soit 74 % du parc total des deux roues motorisés en circulation.

Cette catégorie de véhicules a connu au cours de la dernière décennie un regain d'intérêt, auprès des usagers de la route, en lien notamment avec les facilités de mobilité qu'ils permettent en termes de circulation et de stationnement. Selon l'enquête nationale réalisée par le Service de l'Observation des Statistiques en 2013, le trafic des deux roues a montré une progression de 25 % de 2001 à 2011.

Quelques dates à retenir :

- 1973 : port du casque obligatoire
- 1975 : allumage obligatoire des feux de croisement
- 1985 : bridage des motos de forte cylindrée (mesure annulée sur décision européenne et qui se mettra en place le 1er janvier 2016).

⁽¹⁾ Source : Commissariat général au développement durable. Étude "Les deux-roues motorisés en France en 2012" (Parution Mars 2013)



Les automobilistes

- 30 %
D'ACCIDENTS
IMPLIQUANT
UN
AUTOMOBILISTE

- 5 DÉCÈS
PAR RAPPORT
A 2012

LES
18-24 ANS
SONT LES PLUS
TOUCHÉS
AVEC
9 DÉCÈS

Les accidents

Automobiliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes automobilistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués**
2009	1 949	72	43	1 332	376	2,2	39%
2010	1 617	57	36	935	324	2,2	42%
2011	1 685	59	36	963	313	2,1	44%
2012	1 642	56	40	986	368	2,4	49%
2013	1 362	48	35	848	316	2,6	51%
2009-2013	8 255	292	190	5 064	1 697	2,3	45%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2012, 40 automobilistes tués sur un total de 81 décès = 49,4%)

Age des victimes

Automobilistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	3	2	9	8	6	6	1	35
hospitalisés	28	14	71	95	66	26	16	316
victimes graves	31	16	80	103	72	32	17	351
blessés légers	41	21	133	172	107	41	17	532
Total général	72	37	213	275	179	73	34	883

Le nombre d'automobilistes tués (35) est le plus bas depuis 5 ans. Le nombre cumulé de tués et de blessés baisse sensiblement cette année de 1026 en 2012 à 883 en 2013, soit -14 % de victimes. La lutte contre la vitesse excessive, associée aux progrès techniques des véhicules, bénéficie en premier lieu aux automobilistes.

La tranche d'âge 18-24 ans reste la plus touchée avec 9 décès. Il s'agit d'un chiffre encourageant avec 7 décès de moins qu'en 2012 (16).

Les moins de 18 ans paient un lourd tribut en 2013, avec 5 décès dont 3 de moins de 14 ans.

Au niveau national, entre 2000 et 2010, la mortalité routière a été divisée par 2.

70 % de cette baisse provient de la diminution de la mortalité des usagers des véhicules légers.



Les usagers poids-lourds

POUR
LA PREMIÈRE FOIS
MOINS DE
100 ACCIDENTS
DANS LE
DÉPARTEMENT

LES
ACCIDENTS
MORTELS
IMPLIQUANT
UN PL ONT ÉTÉ
DIVISÉS PAR 3

MOINS
DE 20
USAGERS
PL BLESSÉS

Les accidents

Usager PL	Nombre d'accidents impliquant		Nombre de victimes usagers PL			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués**
2009	131	13	0	32	6	0,0	0%
2010	115	17	3	43	26	2,6	4%
2011	108	14	0	29	6	0,0	0%
2012	102	7	0	27	6	0,0	0%
2013	80	5	0	18	9	0,0	0%
2009-2013	536	56	3	149	53	0,6	1%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2010, 3 usagers PL tués sur un total de 85 décès = 3,5 %)

Age des victimes

Usagers PL	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	0	0	0
hospitalisés	0	2	0	1	5	1	0	9
victimes graves	0	2	0	1	5	1	0	9
blessés légers	1	0	0	3	3	1	1	9
Total général	1	2	0	4	8	2	1	18

Aucun décès parmi les usagers poids-lourds n'a été enregistré en 2013. Tous les indicateurs sont en baisse, et plus significativement le nombre d'accidents corporels en baisse de 22 %.

En terme d'accidents mortels impliquant un poids-lourd, l'année 2013 enregistre 6 décès (4 automobilistes, un cyclomotoriste et un motocycliste) contre 7 en 2012. Aucun piéton n'a été tué dans ce type d'accident, alors que 4 piétons sont décédés en 2012. Dans le département, la part des

accidents corporels et mortels impliquant ce type de véhicule a été quasiment divisée par 2 en 10 ans.

Soulignons la préfecture de l'Essonne qui a eu l'idée d'associer poids lourds et sécurité routière, en affichant des messages sur l'arrière des camions, grand (7 m²) et mobiles (12 500 km parcourus par mois et par camion). Ce type de support présente en outre l'avantage, de proposer une durée d'exposition aux messages de 20 secondes par conducteur.

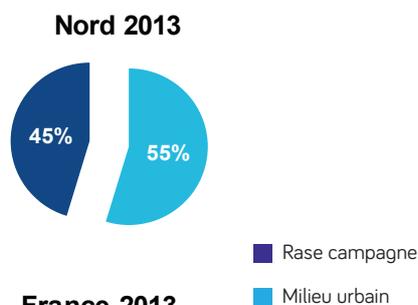
*Nota : Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC), y compris les transports de personnes



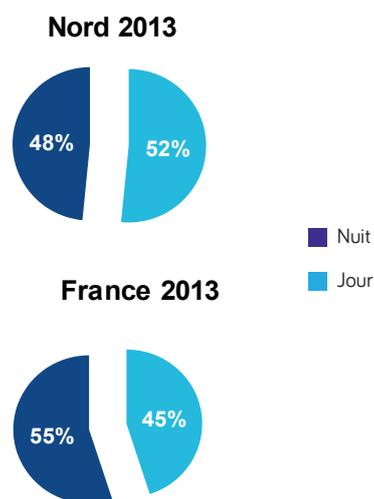


	2013	Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	309	29	32	401	234
	Urbain de - 5 000 hab	133	11	13	171	106
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	329	13	13	396	168
	Urbain + de 20 000 hab	776	11	11	982	336
	Total	1547	64	69	1950	844
Luminosité	Nuit	490	31	35	653	293
	Jour	1 057	33	34	1 297	551
	Total	1 547	64	69	1 950	844

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée



Répartition des accidents mortels selon la luminosité



La répartition des accidents mortels Jour-Nuit et Urbain-Rase campagne reste inchangée par rapport à 2012. Globalement, le nombre d'accidents baisse mais ils sont plus graves en 2 circonstances. Le taux de gravité est en hausse dans les zones urbaines de 5 000 à 20 000 habitants (4 en 2013 contre 2,4 en 2012). Le même constat est fait de nuit, avec un taux de gravité qui augmente en 2013 (7,1) par rapport à 2012 (6,5).

En ce qui concerne la totalité des accidents corporels, la part des accidents en rase campagne augmente de 3 points

(20 % en 2013 contre 17 % en 2012), et de 2 points pour la part des accidents de jour (68 % en 2013 contre 66 % en 2012).

Au niveau national :

- sur autoroute, 8 fois plus de blessés hospitalisés que de tués
- sur route, hors agglomération, 5 fois plus de blessés hospitalisés que de tués
- en agglomération, 15 fois plus de blessés hospitalisés que de tués.

ACCIDENTALITÉ

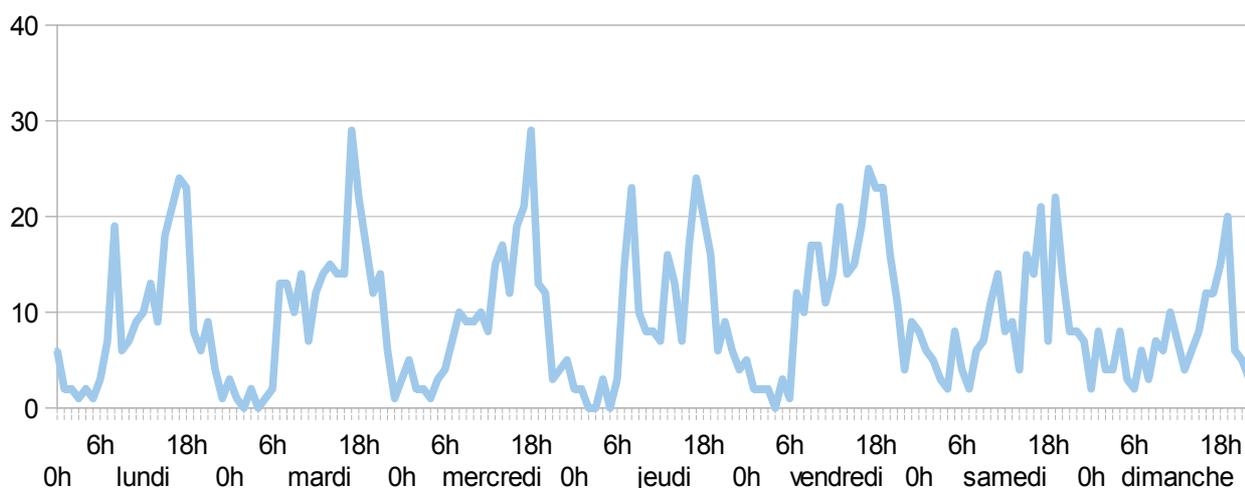
TEMPORELLE

page 16



Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	110	4	5	141	64
Février	88	3	4	115	46
Mars	107	6	6	137	64
Avril	133	7	9	159	74
Mai	125	5	5	154	60
Juin	124	3	3	161	71
Juillet	166	5	5	201	79
Août	123	3	3	166	67
Septembre	152	5	5	185	72
Octobre	147	7	7	193	78
Novembre	129	5	6	171	78
Décembre	143	11	11	167	91
Total	1547	64	69	1950	844

Répartition hebdomadaire et horaire - Année 2013



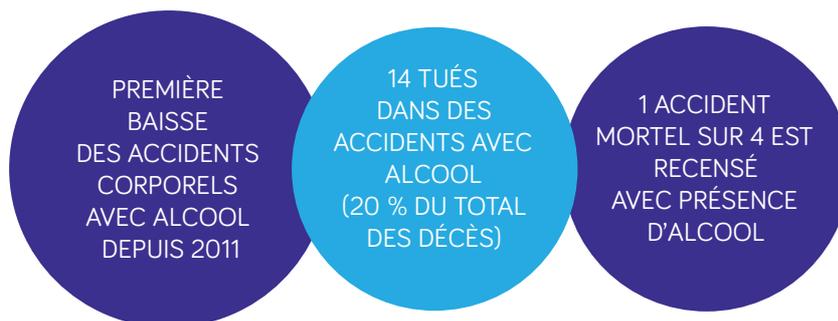
La mortalité la plus élevée se situe dans le dernier quadrimestre de l'année 2013. Il représente 42 % des tués contre 38 % en 2012, avec un mois de décembre particulièrement meurtrier (11 victimes).

Le mois de juillet se distingue plus particulièrement avec le nombre d'accidents corporels et de blessés le plus élevé de l'année. La mortalité suit invariablement cette saisonnalité avec un pic le plus souvent en juillet.

La tranche horaire 18h - 19h, reste la plus accidentogène avec les causes déjà identifiées, comme le trafic routier important et la fatigue de fin de journée des usagers. Selon le jour, les pics d'accidents, habituellement présents le jeudi et vendredi en fin de journée, sont observés cette année sur la même tranche horaire, mais plutôt le mardi et le mercredi.

ACCIDENTALITÉ

AVEC UNE ALCOOLÉMIE ILLÉGALE



	Accidents corporels	Accidents corporels au taux connu ¹	Accidents corporels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents corporels avec alcool Nord	Part des accidents corporels avec alcool France
2009	2 246	1726	184	11%	10%
2010	1 840	1485	175	12%	10%
2011	1 934	1497	200	13%	11%
2012	1 862	1441	201	14%	11%
2013	1 547	1122	163	15%	10%
2009-2013	9429	7271	923	13%	10%

Nota : Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels où les mesures de dépistage sur les conducteurs sont connues (exemple : en 2012, 201 accidents corporels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 1441 accidents à taux connu, donne une part de 13,9 % de l'ensemble des accidents corporels à taux connu).

	Accidents mortels	Accidents mortels au taux connu ¹	Accidents mortels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents mortels avec alcool Nord	Part des accidents mortels avec alcool France
2009	102	70	15	21%	30%
2010	79	60	14	23%	30%
2011	78	61	19	31%	30%
2012	74	65	19	29%	30%
2013	64	48	12	25%	29%
2009-2013	397	304	79	26%	30%

Nota : Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents mortels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents mortels où les mesures de dépistage sur les conducteurs sont connues. Exemple : en 2012, 19 accidents mortels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 65 accidents à taux connu, donne une part de 29,2 % de l'ensemble des accidents mortels à taux connu.

Le nombre d'accidents corporels, avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale diminue pour la première fois depuis 2011. Pour autant, la part de ces accidents continue à augmenter, et atteint 15 % des accidents à taux connu.

Le nombre d'accidents mortels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale diminue avec 7 sinistres de moins qu'en 2012. C'est le plus petit total des tués enregistré depuis 5 ans (14). La mortalité reste importante (20 % des tués), mais en recul de 8 points par rapport à 2012 (28 %). Les progrès sont réels dans le département, avec une vigilance constante de tous les acteurs de la sécurité routière.

En France, la proportion d'accidents corporels avec alcool s'est stabilisée autour de 10 % depuis 5 ans. La part des accidents mortels avec alcool, reste toujours à un niveau élevé, et peu évolutif depuis 2008.

Les accidents mortels sont dus pour 20 % d'entre eux à l'alcool, 14 % à un refus de priorité et 4 % à la présence de stupéfiants. Le risque d'être impliqué dans un accident corporel grave est multiplié par 8,5 pour les conducteurs ayant un taux d'alcool au-dessus du taux légal.

⁽¹⁾ Alcoolémies connues : Conducteurs dont le taux d'alcool a pu être mesuré.

⁽²⁾ Alcoolémies illégales : Taux d'alcool du conducteur \geq à 0,5 grammes par litre de sang

ACCIDENTALITÉ

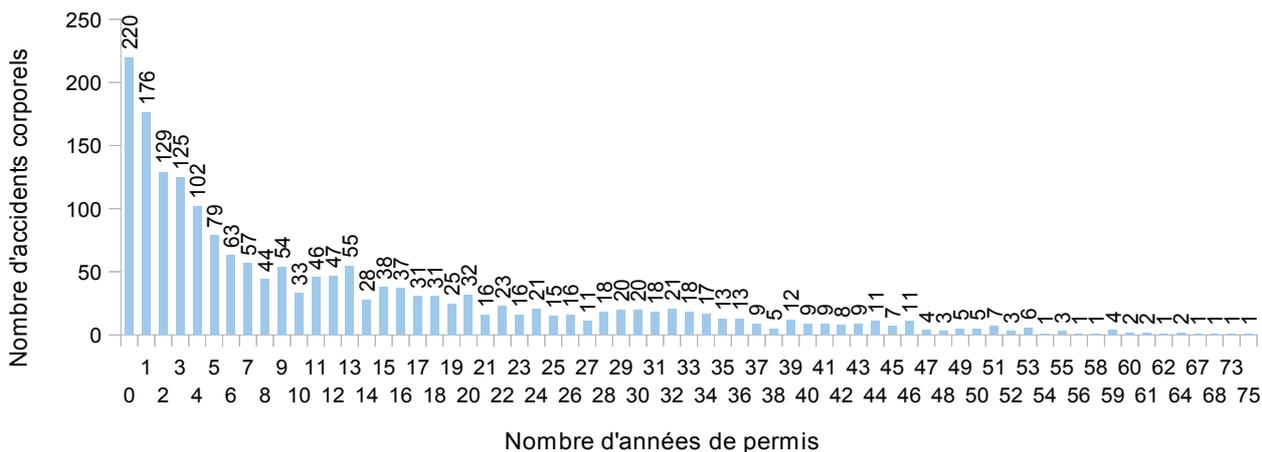
SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS

CONDUCTEURS
NOVICES IMPLIQUÉS
DANS 28 %
DES ACCIDENTS
MORTELS

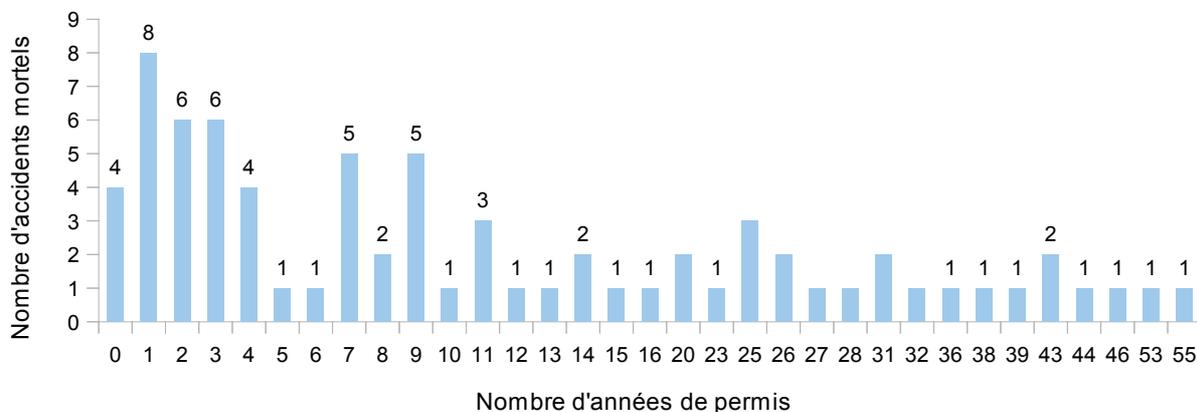
LES 0 À 2 ANS
DE PERMIS SONT
IMPLIQUÉS
DANS 1 / 3
DES ACCIDENTS
CORPORELS

19
DÉCÈS DANS
DES ACCIDENTS
IMPLIQUANT DES
CONDUCTEURS
NOVICES

Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués - Année 2013



Accidents mortels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués - Année 2013



Il est comptabilisé 525 accidents corporels impliquant au moins un conducteur ayant moins de 2 ans de permis de conduire. Ils représentent donc un sous-ensemble considérable, d'un tiers des 1 547 accidents recensés cette année. Le nombre d'accidents mortels reste aussi élevé avec 18 sinistres sur 64 (occasionnant le décès de 19 personnes), soit 28 % du total (25 % en France).

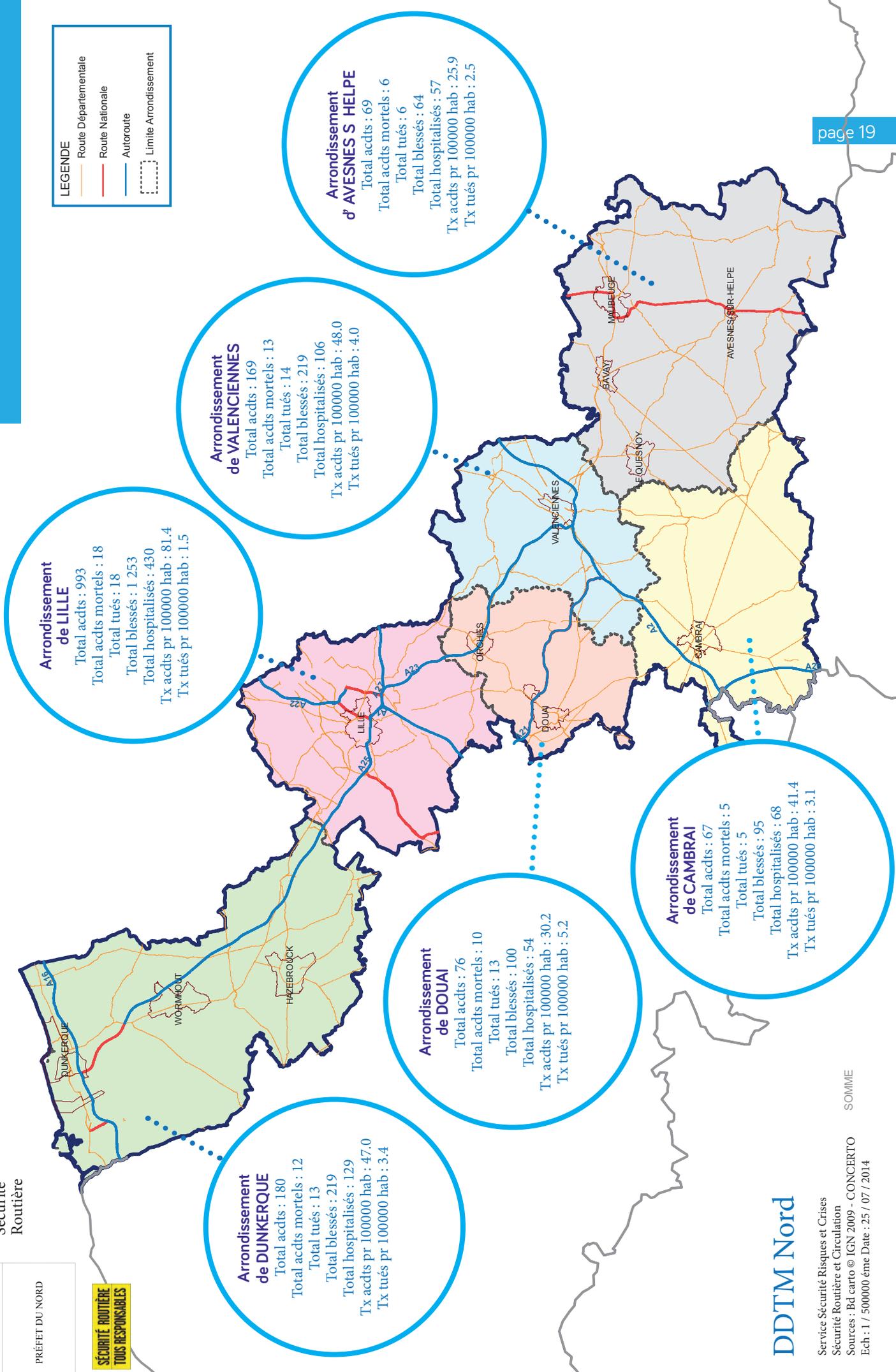
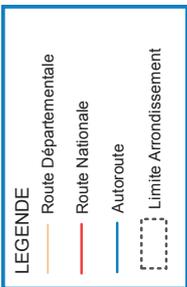
Pourtant, les chiffres sont en net recul par rapport à l'année précédente avec 25 % d'accidents corporels en moins (525 en 2013 contre 699 en 2012).

Le nombre d'accidents mortels recule aussi plus légèrement

de 3 unités (21 en 2012 contre 18 en 2013).

Alors qu'ils ne constituent que 12 % de la population, les 15-24 ans représentent 24 % des tués, et 27 % des blessés hospitalisés. Ce sur-risque des jeunes, au regard de la population, s'observe chaque année depuis 50 ans. Le risque au km parcouru, d'être un conducteur responsable d'un accident mortel, est multiplié par 4 par rapport à l'ensemble des conducteurs. Cette situation plaide pour la mise en œuvre d'un permis probatoire renforcé, consistant en une seconde phase de formation dans l'année qui suit l'examen.





Arrondissement de DUNKERQUE

Total acdts : 180
Total acdts mortels : 12
Total tués : 13
Total blessés : 219
Total hospitalisés : 129
Tx acdts pr 100000 hab : 47.0
Tx tués pr 100000 hab : 3.4

Arrondissement de LILLE

Total acdts : 993
Total acdts mortels : 18
Total tués : 18
Total blessés : 1 253
Total hospitalisés : 430
Tx acdts pr 100000 hab : 81.4
Tx tués pr 100000 hab : 1.5

Arrondissement de VALENCIENNES

Total acdts : 169
Total acdts mortels : 13
Total tués : 14
Total blessés : 219
Total hospitalisés : 106
Tx acdts pr 100000 hab : 48.0
Tx tués pr 100000 hab : 4.0

Arrondissement de DOUAI

Total acdts : 76
Total acdts mortels : 10
Total tués : 13
Total blessés : 100
Total hospitalisés : 54
Tx acdts pr 100000 hab : 30.2
Tx tués pr 100000 hab : 5.2

Arrondissement d'AVÈNES S HELPE

Total acdts : 69
Total acdts mortels : 6
Total tués : 6
Total blessés : 64
Total hospitalisés : 57
Tx acdts pr 100000 hab : 25.9
Tx tués pr 100000 hab : 2.5

Arrondissement de CAMBRAI

Total acdts : 67
Total acdts mortels : 5
Total tués : 5
Total blessés : 95
Total hospitalisés : 68
Tx acdts pr 100000 hab : 41.4
Tx tués pr 100000 hab : 3.1

LE FICHIER ACCIDENT

Tout accident corporel de la circulation routière fait l'objet de l'établissement d'un Bulletin d'Analyse d'Accident Corporel (BAAC) rempli par les Forces de l'Ordre. Ce bulletin recense les données les plus complètes possibles sur l'accident suivant quatre rubriques permettant d'analyser les circonstances de l'accident.

1. les caractéristiques de l'accident : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques, type de collision, etc
2. les lieux de l'accident : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes, aménagement-infrastructure, etc
3. les véhicules impliqués dans l'accident : catégorie, type mine, obstacle fixe ou mobile heurté, type de manœuvre avant l'accident, etc...
4. Les usagers impliqués : âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, gravité, catégorie – conducteur, passager ou piéton, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité, etc...

Ces BAAC sont collectés par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) qui les compile dans une base de données nationale, et les diffuse localement aux Observatoires Départementaux de Sécurité Routière (ODSR) pour exploitation. La transmission de ces informations a été améliorée grâce à la mise en place du portail accident (serveur web) mis en service en 2009.

Le fichier accident est la source d'informations essentielle permettant d'avoir une bonne connaissance de l'accidentologie. L'exploitation des données extraites est utile à plusieurs titres : aux acteurs de la Sécurité Routière pour construire des actions de prévention orientées vers les enjeux départementaux de sécurité routière, aux forces de l'ordre pour cibler leur politique de contrôle routier, aux gestionnaires routiers pour hiérarchiser leurs projets de sécurisation des réseaux.

LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATOIRE

L'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Nord intervient dans trois domaines complémentaires :

1. La connaissance de l'insécurité routière
L'ODSR est chargé de la qualité globale des données en terme d'exhaustivité de la base accidents. Pour cela, il s'appuie sur le logiciel Concerto© (applicatif S.I.G. Système d'Information Géographique) et l'application Portail Accidents (serveur Web).
2. L'analyse de l'accidentologie au niveau départemental
L'ODSR contribue à améliorer la connaissance de l'accidentologie au niveau du département en réalisant entre autres des diagnostics, des évaluations des actions menées au niveau local, mais également en cherchant à améliorer les méthodologies d'analyse.
3. La diffusion de la connaissance
Périodiquement, l'ODSR réalise des productions en valorisant et diffusant une compilation des données qu'il recense. La synthèse des statistiques fait l'objet de bulletins de suivi mensuels et d'un bilan annuel.

L'objectif de l'ODSR est de développer et mettre en œuvre les méthodes d'analyse et outils visant à identifier de plus en plus précisément les causes de l'accidentalité. Il se veut également évaluer les enjeux sur lesquels il est nécessaire de mettre l'accent, croiser pour ce faire les chiffres accidents avec d'autres données provenant de sources diverses (trafics, INSEE,...).

Le bilan 2012 présente les caractéristiques générales des accidents survenus dans le département du Nord et amorce une analyse globale des enjeux locaux : l'alcool, les jeunes de 15 à 24 ans, les deux-roues motorisés, les cyclistes et la cohabitation entre les transports de marchandises de + de 3,5 t et les usagers vulnérables.

Les informations figurant dans ce bilan sont fondées sur l'usage de la statistique, reposant d'une part sur la collecte des données, d'autre part, sur le traitement et l'interprétation de ces données.