

BILAN 2017

Conception : Stéphane LOPEZ et
Miguel MARIETTE
Réalisation : Miguel MARIETTE
Contact mél :
ddtm-odsr@nord.gouv.fr
Site internet :
<https://www.nord.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere/Donnees-accidents>

Caractéristiques départementales-----



**Superficie du
Département
5 743 km²**

Population*
2 605 238 hab.
(INSEE-2017)
**Densité : 454 hab.
au km²**
(118 pour la France
métropolitaine)

**Parc de voitures
de tourisme****
1 222 987
(Source : CGDD-2017)

*Population municipale

**Véhicules d'un âge inférieur ou égale à 15 ans au 1^{er} janvier 2017 (Source – Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable - CGDD)

Longueur de réseau au 01/01/2016 (Source CGDD)	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	4 430
Voies métropolitaines	827
Voies communales	10 336

*total autoroutes concédées (37 km) et non concédées (254 km)

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 2017 – Éléments marquants-----



Données ATB 2013 – 2017

Par rapport à 2013, le taux de gravité est multiplié par 1,5

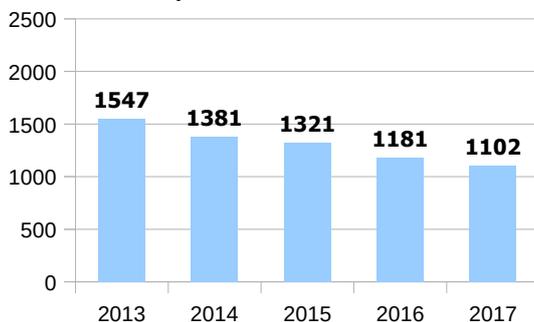
-25 tués entre 2017 et 2016

-26 accidents mortels entre 2017 et 2016

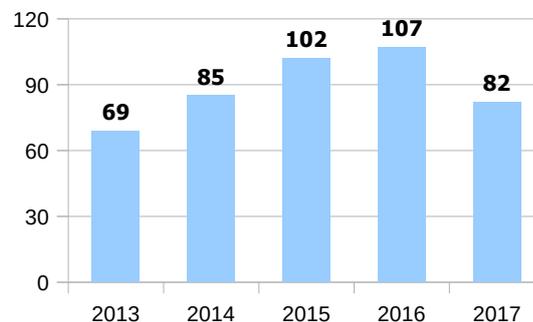
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
2013	1 547	64	69	1 950	844	4,5
2014	1 381	81	85	1 728	918	6,2
2015	1 321	92	102	1 602	993	7,7
2016	1 181	104	107	1 364	834	9,1
2017	1 102	78	82	1 384	798	7,4
2013-2017	6 532	419	445	8 028	4 387	6,8

* gravité : nombre de tués pour 100 accidents

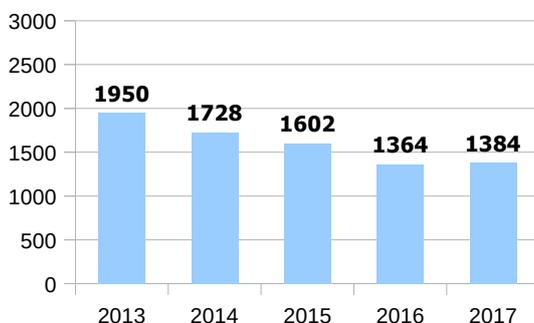
Accidents corporels



Tués



Blessés



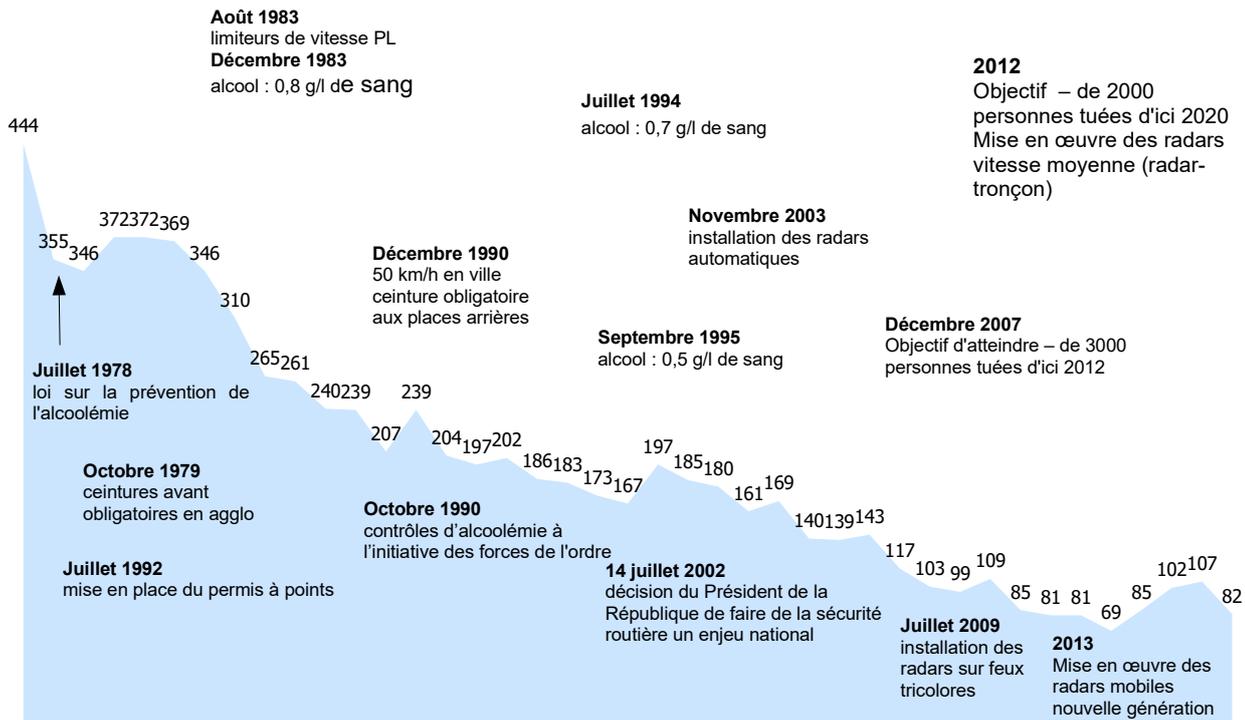
Blessés hospitalisés



Après deux années consécutives de hausse, le département du Nord enregistre avec 82 personnes décédées en 2017, une diminution du nombre de personnes tuées, soit 25 victimes de moins qu'en 2016. Comparé aux 8 autres départements similaires*, le Nord affiche la plus forte baisse (-23%) des 6 départements qui enregistrent une diminution du nombre de tués. La baisse du nombre d'accidents corporels associée à la diminution du nombre de tués provoque le recul du taux de gravité qui atteint 7 tués pour 100 accidents (9 en 2016). Seul le nombre de blessés (+1,5 %) est à la hausse parmi les autres indicateurs. Après une baisse de 16 % enregistrée en 2016, le nombre de blessés hospitalisés diminue de 4 %. Au niveau national, hormis les tués (-1,4%), les accidents, les blessés et blessés hospitalisés augmentent légèrement (respectivement +2,2 %, +1,3 %, +2,0 %).

*Bouches-du-Rhône, Haute-Garonne, Gironde, Isère, Loire-Atlantique, Pas-de-Calais, Rhône et Seine-et-Marne

Évolution de la mortalité-----



La mortalité routière a augmenté de 3,5 % en 2014, de 2,3 % en 2015 et 0,5 % en 2016. Une légère baisse de 0,8 % est enregistrée en 2017. 3 448 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine, soit 29 personnes de moins qu'en 2016.

En 2017, on dénombre 58 613 accidents corporels de la circulation en France métropolitaine. Les 3 448 personnes tuées sont notamment 484 piétons, 173 cyclistes, 117 cyclomotoristes, 669 motocyclistes, 1 767 automobilistes, 51 usagers de poids lourds. 104 enfants de 14 ans ou moins sont décédés, 101 adolescents de 15-17 ans, 562 jeunes de 18-24 ans, 869 seniors de 65 ans ou plus.

Malgré cette légère baisse de la mortalité, rapportée au trafic (en milliards de kilomètres parcourus par les véhicules) elle s'établit pour la France métropolitaine à 5,7 en 2017, soit en dessous de la moyenne européenne de 6, et légèrement en dessous du minimum historique atteint en 2013 (5,76).

Accidentalité par tranches d'âge



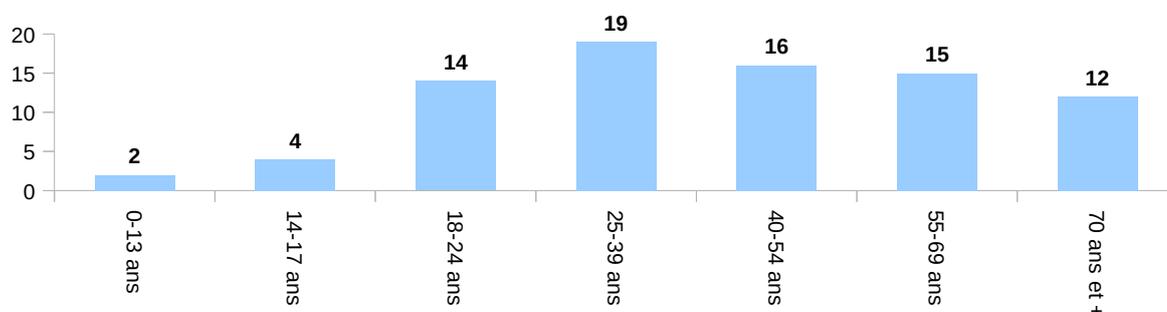
La mortalité des 0-13 ans compte 2 tués de plus qu'en 2016

Les 25-39 ans comptent le plus de personnes tuées

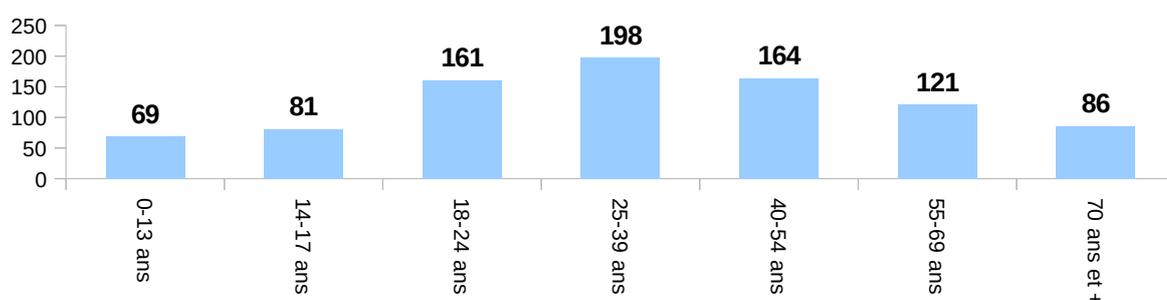
6 victimes graves sur 10 sont âgées de moins de 40 ans

2017	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
Personnes tuées	2	4	14	19	16	15	12	82
Blessés hospitalisés	67	77	147	179	148	106	74	798
Victimes graves	69	81	161	198	164	121	86	880
Blessés légers	54	60	127	175	96	54	20	586
Total tués+blessés	123	141	288	373	260	175	106	1466

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



En 2017, seule la tranche d'âge 0-13 ans se distingue par l'augmentation du nombre de tués (+2). La mortalité des 18-24 ans et des seniors est en net recul avec respectivement 11 et 7 personnes tuées de moins par rapport à 2016.

Par ailleurs, la tranche 14-17 ans se démarque avec 4 décès comme en 2016 d'une part et d'autre part, c'est la seule tranche d'âge à connaître une augmentation significative du nombre de personnes blessées graves et légers (+46).

Le nombre global de victimes graves baisse de 6,5 % entre 2017 et 2016, porté par la baisse du nombre de tués et de blessés hospitalisés, alors que le nombre de blessés légers augmente de 10,6 %.

Le saviez vous ? : En France, 11% des accidents mortels présenteraient un facteur causal « inattention ou téléphone ». Les distracteurs favorisent le « mind wandering », c'est-à-dire le détournement de l'attention vers des pensées sans rapport avec la conduite, qui multiplie par deux le risque de responsabilité. Il est à l'origine de 9% des accidents. (Source Bilan ONISR 2017).

Accidentalité selon le sexe



La mortalité masculine diminue en 2017 (- 26 tués)

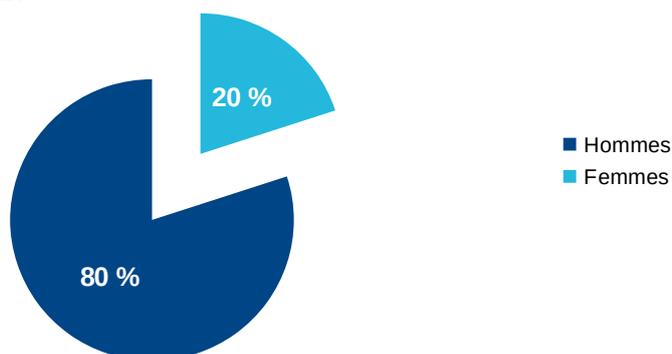
La mortalité féminine augmente en 2017 (+ 1 tué)

Trois-quarts des passagers tués sont âgés de moins de 24 ans

Répartition de la mortalité par sexe -2013-2017

Nombre total de tués	Hommes	% Tués	Femmes	% Tuées
2013	53	77%	16	23%
2014	64	75%	21	25%
2015	72	71%	30	29%
2016	92	86%	15	14%
2017	67	82%	15	18%
Total	348	78%	97	22%

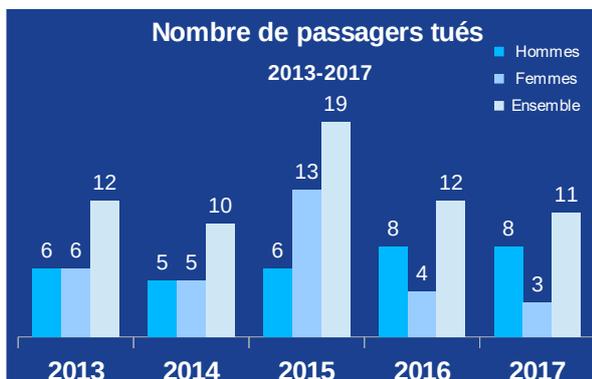
Répartition de la mortalité par sexe -2017



La proportion de femmes décédées augmente de 6 points en 2017 (20 %) par rapport à 2016 (14 %). Le nombre de personnes décédées de sexe masculin diminue fortement avec 26 décès de moins. Les hommes constituent 9 conducteurs tués sur 10 (46/51) contre 67 sur 73 en 2016.

Répartition de la mortalité des passagers selon le sexe -2017

Passagers tués	Hommes	Femmes	Ensemble
2013	6	6	12
2014	5	5	10
2015	6	13	19
2016	8	4	12
2017	8	3	11
Ensemble	33	31	64



11 passagers sont tués cette année contre 12 en 2016. Pour la deuxième année consécutive (contrairement aux années antérieures à 2016) les passagers tués sont majoritairement des hommes. En tant que passagers, les jeunes âgés de moins de 24 ans sont les plus touchés avec 8 passagers tués sur 11.

Le saviez vous? Chez les jeunes conducteurs, les jeunes hommes de moins de 25 ans encourent près de 3 fois plus de risques d'être tués dans un accident de voiture que les jeunes femmes.

Source : Organisation Mondiale de la Santé (OMS) – 2017.



Accidentalité par catégories d'usagers-----

Les motos :
2 % du trafic
20 % des tués

Les piétons
sont gravement
blessés 7 fois
sur 10

Pour
la deuxième fois
(comme en 2016)
moins de
100 accidents
de cycliste

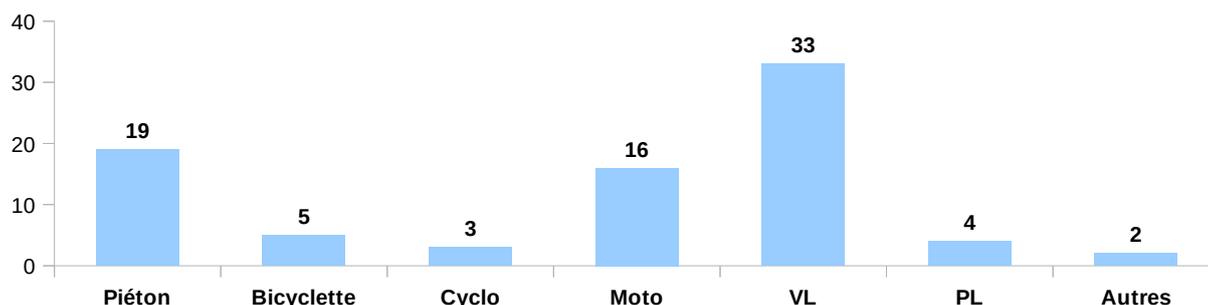
2017	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
Piéton	300	27%	19	23%	313	197	6,3
Bicyclette	80	7%	5	6%	73	50	6,3
Cyclo	91	8%	3	4%	97	62	3,3
Moto	200	18%	16	20%	199	140	8,0
Véhicule léger	971	88%	33	40%	668	329	3,4
Poids-Lourds**	67	6%	4	5%	15	8	6,0
Autres***	39	4%	2	2%	19	12	5,1
Ensemble	1 102	100%	82	100%	1 384	798	7,4

* Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois par le fait qu'un accident peut impliquer plusieurs véhicules différents.

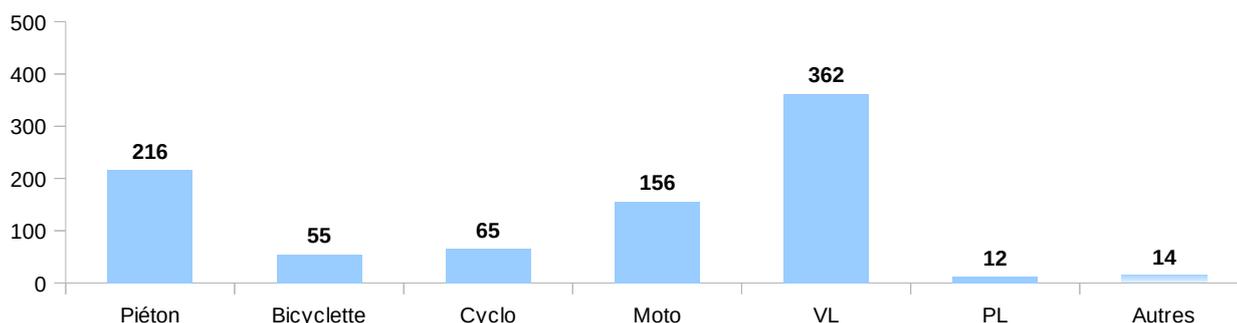
** Nota : Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de transports de marchandises.

*** Les véhicules de transports de personnes > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) sont inclus dans cette catégorie.

Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



Les véhicules légers sont présents dans 9 accidents sur 10. L'ensemble des catégories d'usagers connaissent une baisse du nombre d'accidents à l'exception des poids-lourds et de la catégorie autres. La situation est similaire concernant le nombre de personnes tuées.

La mortalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) recule avec 43 décès contre 52 en 2016.

Concernant les victimes graves, les cyclomotoristes sont les usagers qui connaissent le recul le plus important entre 2017 et 2016 (-20 %).

Accidentalité des usagers vulnérables-----

Les piétons

Baisse du nombre d'accidents de piétons (-7%)

3 décès de moins qu'en 2016

La part des piétons tués augmente de 2 points

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*
2013	429	9	10	466	201	2,3	14%
2014	374	27	26	369	215	7,0	31%
2015	406	22	20	412	258	4,9	20%
2016	322	22	21	319	223	6,8	20%
2017	300	23	19	313	197	6,3	23%
2013-2017	1831	103	96	1879	1094	5,24	22%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2013, 10 piétons tués sur un total de 69 décès = 14 %)

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	2	5	5	3	4	19
hospitalisés	45	20	13	18	55	24	22	197
victimes graves	45	20	15	23	60	27	26	216
blessés légers	28	14	13	18	29	10	4	116
Total général	73	34	28	41	89	37	30	332

L'année 2017 connaît une baisse de la mortalité piétonne avec 2 décès en moins par rapport à 2016. Par contre, la part de tués piétons augmente de 3 points (23 % en 2017 contre 20 % en 2016).

L'année 2017 enregistre une moindre baisse de 7 % du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton par rapport à 2016 (-21 %). Le taux de gravité baisse légèrement avec 6,8 tués pour 100 accidents contre 6,8 en 2016.

La mortalité piétonne touche majoritairement les 25-39 ans et les 40-54 ans totalisant 10 piétons tués pour chaque tranche d'âge. La mortalité des 70 ans et plus recule avec 6 piétons tués de moins (4 en 2017) qu'en 2016 (10).

La tranche d'âge 40-54 ans est la seule à connaître une aggravation des 2 indicateurs (tués et blessés hospitalisés). Le nombre de victimes graves (60) est doublée par rapport à 2016 (34), soit 26 victimes graves supplémentaires. Leur part représente en 2017, 27 % des victimes graves contre 14 % en 2016.

Les piétons de la tranche d'âge 0-13 ans constituent le plus grand nombre de victimes (73). Les piétons représentent 60 % des victimes âgées entre 0 et 13 ans.

Le saviez vous? En 2017, 64 % des piétons tués en France sont des hommes, alors qu'ils marchent moins que les femmes tant en distance parcourue qu'en temps passé. Source : Enquête Nationale Transports et Déplacements, 2008.

Le saviez vous? Une étude du Cerema Ile de France (septembre 2016) a montré que le respect des feux par les piétons est globalement faible, surtout quand les temps d'attente deviennent longs. On observe un taux de traversée au rouge de 64 % quand le temps d'attente est court (40 secondes) et d'environ 80 % pour des temps d'attente plus longs (100 à 300 secondes).

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les cyclistes

1 cycliste tué de plus qu'en 2016

La mortalité touche les 14-24 ans et les 40-54 ans

L'accidentalité cycliste baisse de 18 % par rapport à 2016.

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*
2013	131	2	2	127	56	1,5	3%
2014	100	6	6	94	55	6,0	7%
2015	123	7	7	110	74	5,7	7%
2016	97	4	4	89	58	4,1	4%
2017	80	5	5	73	50	6,3	6%
2013-2017	531	24	24	493	293	4,5	5%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2013, 2 cyclistes tués sur un total de 69 décès = 3 %)

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	1	1	0	2	0	1	5
hospitalisés	3	9	3	9	16	3	7	50
victimes graves	3	10	4	9	18	3	8	55
blessés légers	2	4	3	8	5	1	0	23
Total général	5	14	7	17	23	4	8	78

5 cyclistes sont décédés en 2017 contre 4 en 2016. La mortalité cycliste reste stable. Le nombre de cyclistes tués en 2017 est très proche de la moyenne enregistrée (4,8) sur la période 2013-2017.

Le nombre d'accidents corporels baisse de 18 % entre 2017 et 2016. La part accident baisse de 2 points (7 %) par rapport à 2016 (9 %).

Après un fort recul en 2016, le nombre de victimes âgées entre 40 et 54 ans augmente, et devient la tranche d'âge la plus impactée. Elle enregistre également le plus grand nombre de cyclistes tués (2) alors qu'aucun cycliste âgé entre 40 et 54 ans n'est décédé en 2016.

Le risque pour un cycliste d'être tué par heure passée dans la circulation est trois fois plus élevé que pour un automobiliste mais 10 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisé. (source ONISR bilan 2017)

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les cyclomotoristes

Le nombre d'accidents baisse de 31 %

3 accidents mortels de moins en 2017

Les 14-17 ans comptent le plus de blessés graves

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*
2013	233	7	7	247	123	3,0	10%
2014	182	5	5	182	107	2,7	6%
2015	140	5	5	135	86	3,6	5%
2016	119	7	6	119	76	5,0	6%
2017	91	3	3	97	62	3,3	4%
2013-2017	765	27	26	780	454	3,4	6%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2013, 7 cyclomotoristes tués sur un total de 69 décès = 10,1 %)

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	1	0	0	2	0	0	3
hospitalisés	4	22	11	9	11	4	1	62
victimes graves	4	23	11	9	13	4	1	65
blessés légers	0	13	14	4	3	0	1	35
Total général	4	36	25	13	16	4	2	100

Les cyclomotoristes comptent 3 décès contre 6 en 2016. Comme l'année dernière, le nombre d'accident baisse significativement (- 24 %). La tranche 40-54 ans totalise le plus de tués avec 2 personnes décédées. La part d'accidents corporels (8 %) baisse de 2 points par rapport à 2016. Par rapport à 2012 (16 %), la part des accidents est divisé par 2.

Les 14-24 ans totalisent 33 blessés hospitalisés, soit 53 % du total des cyclomotoristes blessés gravement (33/32).

Entre 2013 et 2017, la tranche d'âge 40-54 ans compte autant de cyclomotoristes tués (7) que les 18-24 ans.

Les 14-24 ans représentent la majorité des blessés légers et graves.

Les 14-17 ans sont les plus impliqués dans l'accidentalité cyclomotoriste. Ils représentent à eux seuls 1/4 des cyclomotoristes blessés gravements.

Selon les calculs réalisés lors d'une enquête nommée Parc Auto Volume 2 RM 2018, le risque d'être tué au guidon d'un cyclomoteur, pour une distance d'un kilomètre parcouru, est 18 fois plus important que ce même risque au volant d'une voiture. (Source Cerema 2017)

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les motocyclistes

La moitié des motocyclistes tués sont âgés entre 18 et 39 ans.

80 motocyclistes ont perdu la vie en 5 ans

2017 totalise 13 blessés graves supplémentaires

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*
2013	231	14	14	219	124	6,1	20%
2014	205	16	15	213	144	7,3	18%
2015	179	15	15	181	144	8,4	15%
2016	203	23	20	191	127	9,9	19%
2017	200	16	16	199	140	7,5	20%
2013-2017	1018	84	80	1003	679	7,9	18%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2013, 14 motocyclistes tués sur un total de 69 décès = 20,3 %)

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	2	8	5	0	1	16
hospitalisés	2	8	36	39	40	15	0	140
victimes graves	2	8	38	47	45	15	1	156
blessés légers	0	8	12	29	8	1	0	58
Total général	2	16	50	76	53	16	1	214

La mortalité motocycliste baisse avec 4 personnes tuées de moins qu'en 2016. Le nombre d'accidents de moto baisse légèrement sans passer sous la barre des 200 sinistres comme en 2015. La part des accidents de moto (18 %) augmente de 1 point par rapport à 2016. La part de motocyclistes tués (20 %) est supérieure à la moyenne observée des 5 dernières années. Le nombre de blessés graves s'accroît de 10 % par rapport à 2016.

La tranche d'âge 18-24 ans compte 5 décès de moins qu'en 2016. Cependant, cette tranche d'âge connaît une hausse significative du nombre de blessés graves (+13).

La tranche d'âge 25-39 ans constitue la majorité et près de la moitié des motocyclistes tués (7). Ils sont majoritairement âgés entre 30 et 35 ans.

Entre 2013 et 2017, 6 motocyclistes tués sur 10 sont âgés entre 18 et 34 ans.

La tranche d'âge 25-39 ans connaît la plus importante moyenne de tués annuelle, soit 5 tués par an pour les 5 dernières années (2013-2017).

Le gilet « airbag » se révèle plus efficace qu'une protection dorsale classique, du fait qu'il absorbe mieux et couvre une surface corporelle plus importante. (Source IFSTARR-2017)

Accidentalité des autres usagers-----

Les automobilistes

L'automobile est présente dans près de 9 accidents sur 10

20 vies d'automobilistes sauvées par rapport à 2016

Sur 10 jeunes tués (18-24 ans), 6 sont automobilistes

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*
2013	1 362	52	35	848	316	2,6	51%
2014	1 218	64	30	823	369	2,5	35%
2015	1 166	76	53	721	398	4,5	52%
2016	1 032	81	54	617	329	5,1	50%
2017	971	62	33	668	329	3,4	40%
2013-2017	5 749	335	205	3 677	1 741	3,6	46%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2013, 35 automobilistes tués sur un total de 69 décès = 50,7 %)

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	2	1	8	5	4	8	5	33
hospitalisés	13	18	75	98	61	33	31	329
victimes graves	15	19	83	103	65	41	36	362
blessés légers	24	16	83	111	59	36	10	339
Total général	39	35	166	214	124	77	46	701

Le nombre d'automobilistes tués baisse de 38 % par rapport à 2016 avec 21 personnes tuées de moins. C'est le nombre d'automobilistes tués le moins élevé des 5 dernières années. Cette catégorie porte principalement la baisse de la mortalité routière dans le département. Le nombre d'accidents mortels impliquant au moins un automobiliste est divisé par 1,3 par rapport à 2016. Les automobilistes sont également et pour la première fois depuis 5 ans, impliqués dans moins de 1000 accidents corporels par an avec 61 sinistres de moins qu'en 2016.

La représentativité de la mortalité automobiliste baisse de 10 points. Elle représente 40 % des personnes tuées en 2017 contre 50 % en 2016

Contrairement aux baisses observées depuis 2014, le nombre total de victimes augmente de 4 % par rapport à 2016 (701 personnes en 2017 contre 670 en 2016 ;+31). Ce constat est porté par la hausse du nombre de blessés légers (339 en 2017 contre 288 en 2016).

Les 18-24 ans et les 55-69 ans représentent respectivement 10 % et 6 % de la population du département. Ils totalisent le plus grand nombre d'automobilistes tués par tranche d'âge (8 et 8). Ces 2 tranches d'âge cumulent 16 % de la population du Nord alors qu'elles représentent 50 % des automobilistes tués. Entre 2013 et 2017, en moyenne 1 automobiliste tué sur 4 est âgé entre 18 et 24 ans. C'est la tranche d'âge la plus représentée en terme de mortalité automobile.

Pour autant, la tranche d'âge 18-24 ans est celle qui enregistre une baisse de tous les indicateurs. La baisse la plus importante étant celle du nombre de victimes graves (83 en 2017 contre 96 en 2016).

Le saviez vous? Malgré les progrès techniques, les véhicules ne sont pas conçus pour résister aux chocs à grande vitesse (au-delà de 55 km/h lors de l'impact). Les équipements, ceintures ou airbags, et l'absorption d'énergie par la déformation ne suffisent pas à protéger les organes internes du corps humain. Or, la plupart des accidents mortels pour les occupants de véhicules de tourisme se produisent à des vitesses résiduelles (après freinage) comprises entre 40 et 80 km/h. (source ONISR 2017).



Accidentalité des autres usagers-----

Les usagers poids-lourds*

Le nombre d'accidents mortels impliquant un PL est divisé par 2

2 fois plus de conducteurs PL tués en 2017 par rapport à 2016.

Plus de la moitié des tués contre un PL sont des automobilistes

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*
2013	80	5	0	18	9	0,0	0%
2014	66	14	1	13	7	1,5	1%
2015	51	11	1	20	16	2,0	1%
2016	64	23	2	17	13	3,1	2%
2017	67	12	4	15	8	6,0	5%
2013-2017	328	65	8	83	53	2,4	2%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2014, 1 usager PL tués sur un total de 85 décès = 1, %)

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	1	0	3	0	0	4
hospitalisés	0	0	1	3	3	1	0	8
victimes graves	0	0	2	3	6	1	0	12
blessés légers	0	0	1	1	2	3	0	7
Total général	0	0	3	4	8	4	0	19

En 2017, le nombre d'accidents mortels impliquant un poids-lourd est divisé par 2. Pourtant il est comptabilisé 2 fois plus de personnes tuées avec 4 conducteurs de poids-lourd tués contre 2 en 2016. Des 4 personnes décédées, 3 sont âgées entre 40 et 54 ans. C'est la mortalité la plus importante pour ces usagers depuis 5 ans. Ils ont occasionné le décès de 13 personnes (contre 24 en 2016) dont 10 autres usagers. Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd est en 2017 de 19 tués pour 100 accidents en baisse par rapport à la moyenne sur 5 ans de 22 tués pour 100 accidents entre 2013 et 2017.

9 autres usagers sont décédés contre un poids-lourd en 2017 (2 motocyclistes et 7 automobilistes). Les automobilistes tués sont 2 fois moins nombreux qu'en 2016 (15 décès).

Pour la première fois depuis 2013, aucun piéton n'est décédé contre un poids-lourd en 2017.

Par rapport à l'année précédente, la part d'accidents corporels impliquant un PL augmente de 1 point en 2017 comme en 2015 et 2016.

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

Le saviez vous? Sur les routes nouvellement limitées à 80km/h, la vitesse moyenne des poids lourds a baissé de 2,7 km/h, soit de 79,5 km/h à 76,9 km/h. De plus, il a été constaté l'absence de « sur-accélération » à la sortie de la zone à 80 km/h pour compenser la perte de temps. Source: expérimentation routes à 80-Cerema 2018

Accidentalité selon l'environnement-----



La mortalité routière se répartit à 50 % entre hors et en agglomération

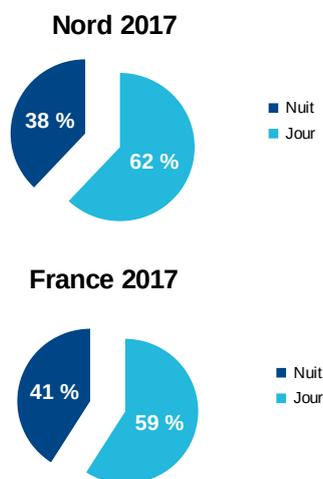
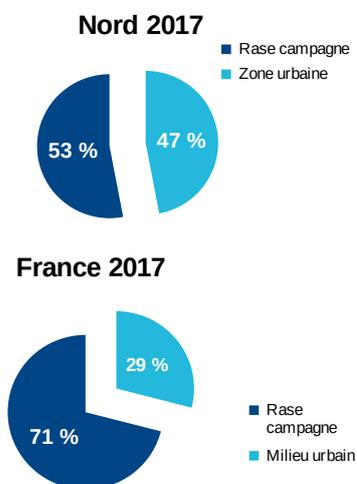
Les zones urbaines (+ de 20 000 hab.) concentrent 38 % de l'accidentalité

Nuit : 36 % des accidents mais 38 % de personnes tuées

2017		Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	342	41	41	435	252
	Urbain de - 5 000 hab	145	9	11	171	103
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	195	11	12	242	140
	Urbain + de 20 000 hab	420	17	18	536	303
	Total	1102	78	82	1384	798
Luminosité	Nuit	400	30	31	536	297
	Jour	702	48	51	848	501
	Total	1 102	78	82	1 384	798

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée

Répartition des accidents mortels selon la luminosité

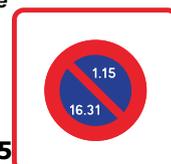


La part d'accidents mortels en zone urbaine augmente de 4 points (47 % en 2017 contre 43 % en 2016). Par rapport à 2016, le nombre d'accidents mortels augmente en agglomération de + de 20 000 hab (+3). 17 accidents mortels sont recensés dans ces agglomérations contre 14 en 2016.

Globalement, il est observé une baisse du nombre accidents corporels hors et en agglomération. Seules les agglomérations de moins de 5000 habitants comptabilisent 28 accidents supplémentaires en augmentation de 24 % par rapport à 2016.

En 2017, les accidents mortels se produisent majoritairement de jour (62%), dans une proportion supérieure de celle observée en 2016 (+3 points). Concernant les accidents corporels, 64 % se produisent de jour.

Le décret n° 2018-487 du 15 juin 2018 relatif aux vitesses maximales autorisées des véhicules, fixe la limitation à 80 km/h de la vitesse maximale autorisée sur les routes bidirectionnelles à chaussée non séparée. Entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2018.



Accidentalité temporelle-----

Surmortalité
exceptionnelle
en octobre
avec 15 décès

En moyenne,
91 accidents
corporels se
produisent par
mois

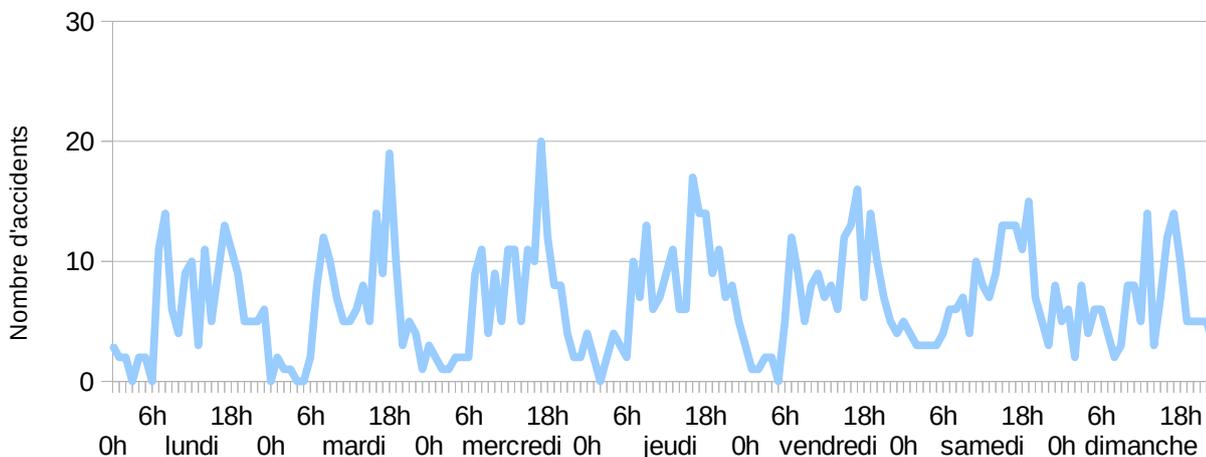
En 2017
près de 1/3
des accidents
se sont produits
entre 16h et 20h.

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	105	5	5	127	65
Février	58	3	3	72	35
Mars	98	9	9	122	72
Avril	96	4	4	123	67
Mai	83	4	4	106	62
Juin	100	4	4	137	84
Juillet	107	6	7	128	83
Août	91	8	8	120	67
Septembre	85	6	7	111	63
Octobre	91	13	15	99	66
Novembre	100	8	8	130	68
Décembre	88	8	8	109	66
Total	1102	78	82	1384	798

Répartition hebdomadaire et horaire des accidents corporels – Année 2017

Comparée à 2016, l'année 2017 connaît une période printanière avec une mortalité mensuelle inférieure. A partir de l'été 2017, la mortalité routière s'aggrave. Enfin, la période automnale 2017 s'avère plus meurtrière qu'en 2016, avec une surmortalité exceptionnelle au mois d'octobre (15 tués). C'est le mois le plus meurtrier enregistré depuis 11 ans. Il faut remonter au mois de décembre 2006 pour observer une mortalité mensuelle supérieure avec 16 personnes tuées. Cette surmortalité automnale a atténué la baisse de la mortalité observée en 2017.

2017



En 2017, le pic d'accidentalité entre 18 h et 20 h est constaté chaque jour de la semaine. Cette année, la tranche horaire du mercredi entre 17h et 18h connaît le plus d'accidents (20). Généralement, le cumul le plus important d'accidents horaire observé les années précédentes se situe plutôt le vendredi entre 18h et 20h.

Accidents avec une alcoolémie illégale-----

79 accidents corporels avec alcool de moins en 2017

La part accidents corporels avec alcool est 3 fois plus élevée qu'au niveau national

Accidents mortels
La moyenne du taux d'alcool est de 1,7g/l

	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
2013	1 547	1 128	169	15%	10%
2014	1 381	1 048	140	13%	8%
2015	1 321	965	124	13%	15%
2016	1 181	912	136	15%	11%
2017	1 102	533	117	22%	7%
2013-2017	6 532	4586	686	15%	10%

	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
2013	64	49	13	27%	29%
2014	81	67	12	18%	28%
2015	92	69	26	38%	31%
2016	104	81	22	27%	29%
2017	78	32	10	31%	30%
2013-2017	419	298	83	28%	29%

Nota: Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels (ou mortels) avec au moins un conducteur ou piéton en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels, où les mesures de dépistage sur ces usagers sont connues (exemple : en 2012, 215 accidents corporels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 1455 accidents à taux connu, donne une part de 15 % de l'ensemble des accidents corporels à taux connu)

Le nombre d'accidents corporels avec alcool baisse de 14 %. Par contre ils représentent 22 % des accidents corporels à taux connu contre 15 % en 2016.

Le nombre d'accidents mortels avec alcool est divisé par 2 en 2017. Par contre, la proportion augmente de 4 points. Ils représentent 31 % des accidents mortels à taux connu contre 27 % en 2016.

Le taux de gravité des accidents mortels avec alcool est supérieur à l'ensemble des accidents corporels (10 tués contre 7 tués pour 100 accidents). Le taux de gravité est moins élevé qu'en 2016 (15 tués pour 100 accidents).

En 2017, ils ont occasionné le décès de 12 personnes, soit 11 de moins qu'en 2016. C'est 15 % de la mortalité routière dans le département. Il s'agit de 5 automobilistes, 4 piétons, 1 cyclomotoriste, 1 cycliste et 1 motocycliste. Les stupéfiants sont associés une fois à la prise d'alcool.

L'âge moyen des personnes tuées dans ces accidents est de 44 ans. Les 25-44 ans totalisent la moitié des tués (11/22). La mortalité des jeunes âgées entre 18 et 24 ans recule avec 3 décès en 2017, 6 en 2016 et 11 en 2015.

40 % des personnes alcoolisées sont tuées (5/12). La responsabilité incombe 7 fois sur 10 à un automobiliste. Les autres usagers alcoolisés sont 1 piéton, 1 cycliste et 1 cyclomotoriste.

6 accidents corporels avec alcool sur 10 se produisent la nuit

¹ Alcoolémies connues : Conducteurs ou piétons 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

On observe que seuls 82% des Français ont une perception du risque lié à l'alcool, tandis qu'elle est de 88% pour l'ensemble des Européens. Sources Etude ESRA Attitudes sociales envers les risques de la route en Europe-2017.



Accidentalité conducteurs novices----

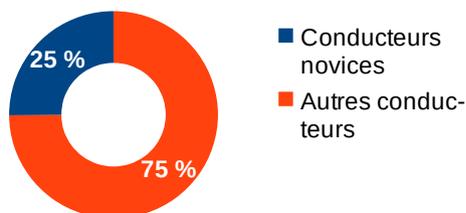
1 conducteur accidenté sur 4 est un conducteur novice

Les conducteurs novices sont impliqués dans 1 accident mortel sur 3

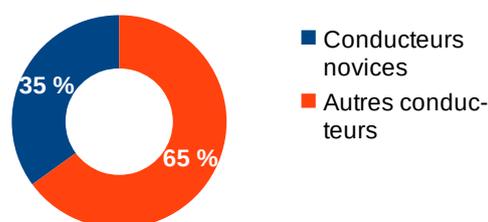
35 % des tués le sont dans un accident avec au moins 1 conducteur novice

Accidents corporels	Nombre de conducteurs concernés dans les accidents corporels	Nombre d'accidents corporels concernés	Nombre de conducteurs concernés dans les accidents mortels	Nombre d'accidents mortels concernés	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
Conducteur novices	424	373	33	27	29	294	205	408
Autres conducteurs	1266	692	80	51	53	482	367	618
Ensemble conducteurs	1690	1065	113	78	82	776	572	1026

Profil des conducteurs
Accidents corporels*



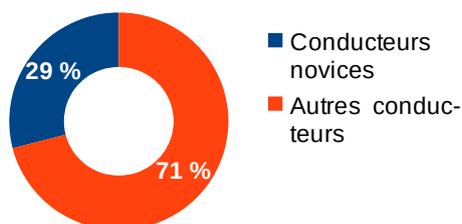
Proportion d'accidents corporels
Avec au moins un conducteur novice



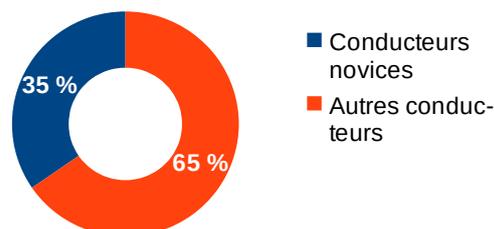
*accidents avec nombre année de permis du conducteur renseigné

En 2017, 424 conducteurs avec un permis de conduire probatoire soit 25 % des conducteurs présents dans 35 % des accidents corporels.

Profil des conducteurs
Accidents mortels



Proportion d'accidents mortels
Avec au moins un conducteur novice



En 2017, les 33 conducteurs avec un permis de conduire probatoire représentent 29 % des conducteurs impliqués dans les accidents mortels. Ils sont pourtant présents dans 35 % des accidents mortels qui ont occasionné 29 décès soit plus de 1 personne tuée sur 3 dans le département.

Selon une étude du Cerema Ile de France (septembre 2016) sur les comportements routiers des lycéens:
51% traversent au feu rouge piéton ou hors passage-piéton;
24% traversent avec un facteur de distraction (mp3, Smartphone ...);
24% traversent sans regarder.

■ 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 termes 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 2017 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.