

Observatoire de la Sécurité Routière du Nord

BILAN 2019

Conception : 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)

*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 01/01/2019 (Source CGDD)	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	4 430
Routes 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 2019 – Éléments marquants-----

Données ATB 2015 – 2019



Le département
passe sous la
barre des 900
accidents par an

+ 8 tués entre
2018 et 2019

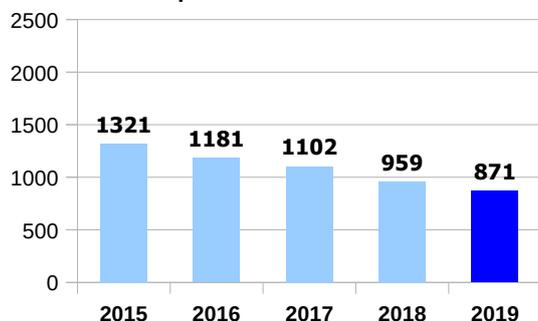
Le nombre de
blessés
diminue de
30 % en 5 ans

	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées**	Gravité*
2015	1 321	92	102	1 602	993	6,4
2016	1 181	104	107	1 364	834	7,8
2017	1 102	78	82	1 384	798	5,9
2018	959	78	83	1 173	554	7,1
2019	871	82	91	1 118	451	8,1
2015-2019	5 434	434	465	6 641	3 630	7,0

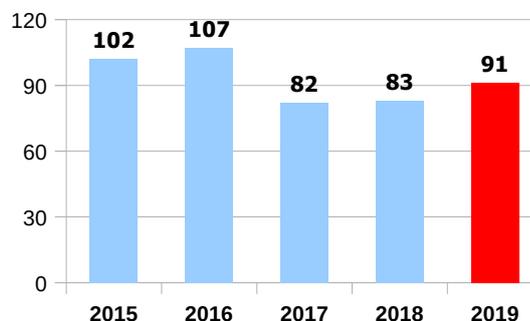
* gravité : nombre de tués pour 100 blessés

** à titre indicatif, indicateur non labellisé

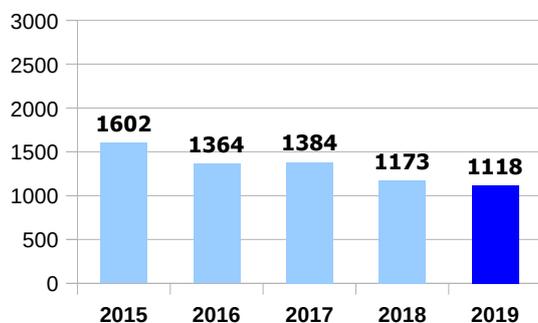
Accidents corporels



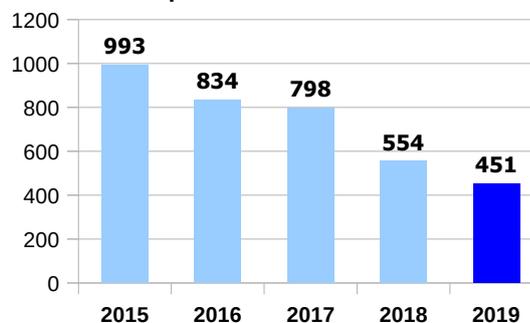
Tués



Blessés

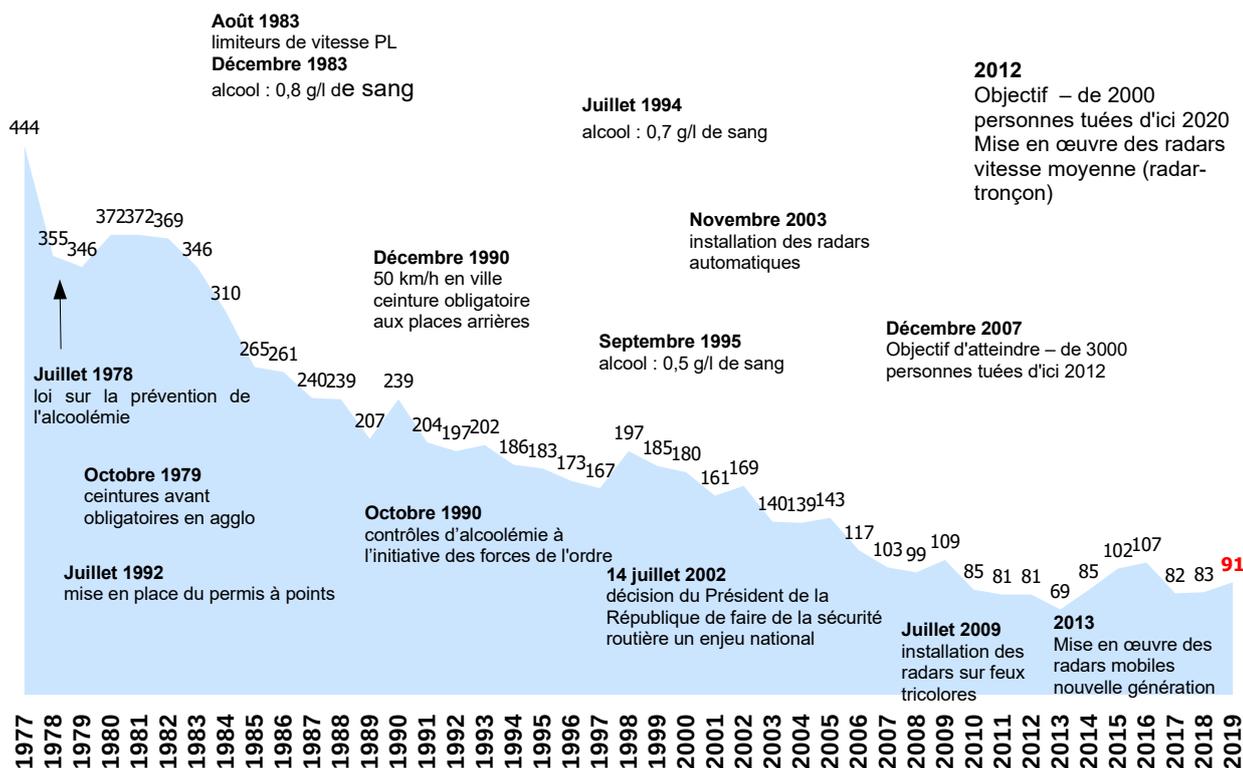


Blessés hospitalisés



Le département du Nord enregistre 91 personnes décédées contre 83 en 2018 soit une hausse de 9,6 %. Après la hausse importante de 2016, le nombre de personnes tuées est de nouveau proche de la moyenne enregistrée entre 2015 et 2018. Le nombre de personnes blessées connaît globalement une baisse régulière autour de – 30 % entre 2015 et 2019. 2019 compte 103 blessés hospitalisés de moins qu'en 2018.

Évolution de la mortalité-----



La mortalité routière du département du Nord se stabilise autour des 80 personnes tuées par an comme dans les années 2010-2012 et repart à la hausse pour atteindre une moyenne de 93 tués entre 2015 et 2019. 3 498 personnes sont décédées sur les routes de France (métropole et outre-mer) en 2019, soit 10 de plus qu'en 2018.



Accidentalité par tranches d'âge-----

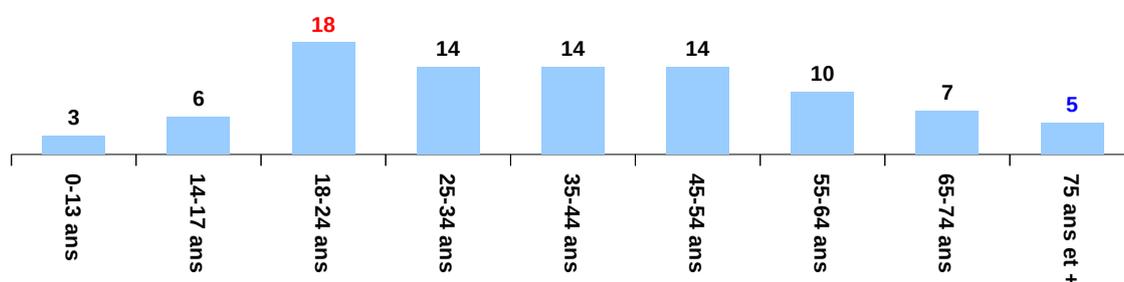
Les seniors
(+ de 75 ans)
comptent
9 personnes
tuées
de moins qu'en
2018

Plus de 50 %
des victimes
graves sont
âgées entre 18
et 44 ans

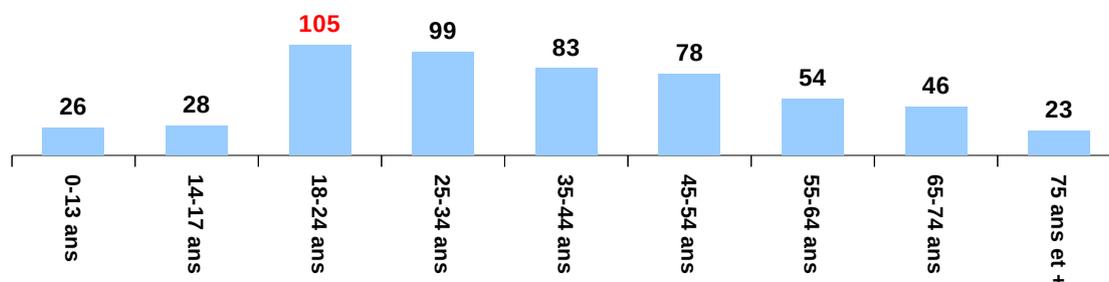
Les 18-24 ans
constituent
la plus grande
part
de victimes

2019	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65-74 ans	75 ans et +	Total
Personnes tuées	3	6	18	14	14	14	10	7	5	91
Blessés hospitalisés	23	22	87	85	69	64	44	39	18	451
Victimes graves	26	28	105	99	83	78	54	46	23	542
Blessés légers	66	43	143	139	99	78	52	34	13	667
Total tués+blessés	92	71	248	238	182	156	106	80	36	1209

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves (tués+BH) par tranche d'âge

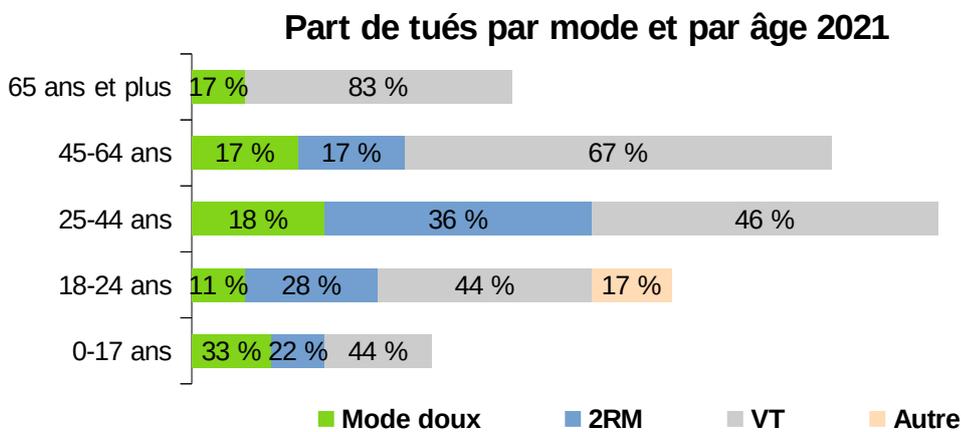
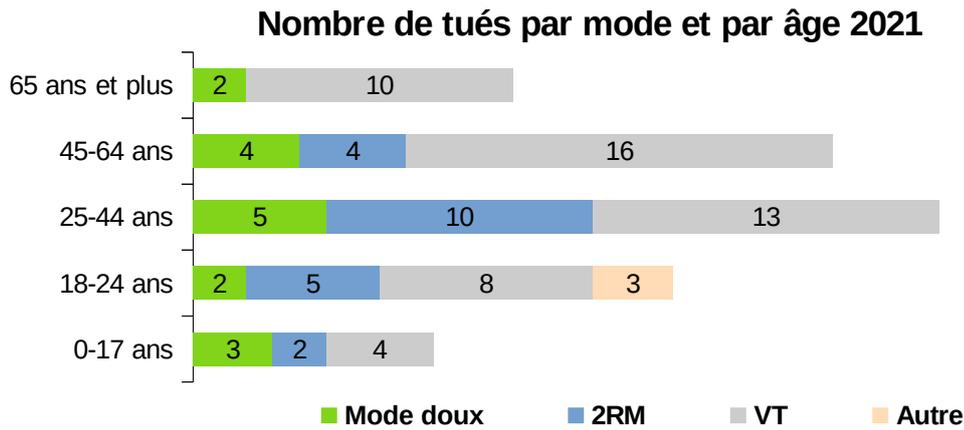
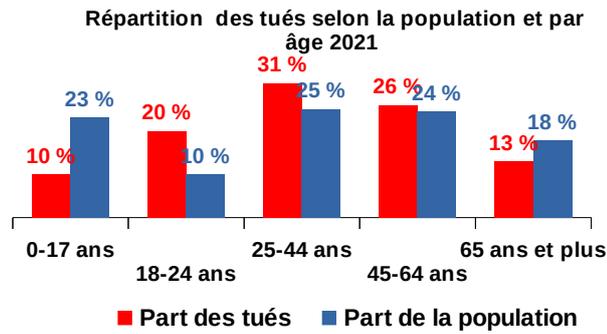


En 2019, la représentativité des tués entre [0 à 24 ans] en hausse de 10 points par rapport à 2018 (+ 3 points chez les [0-13 ans], + 2 dans la tranche d'âge [14-17 ans] et +4 points chez les [18-24 ans]).

La mortalité des seniors de 75 ans et plus se distingue particulièrement. Cette tranche d'âge représente 5 % des tués en 2019 contre 17 % en 2018.

Globalement, 1 personne tuée sur 2 est âgée entre 18 et 44 ans contre 4 sur 10 en 2018.

Mortalité routière : Les victimes-----



Mortalité routière : Les victimes dans un véhicule seul impliqué-----



Année	Mode de locomotion								Total
	Vélo	Cyclo	Moto légère	Moto lourde	VT	VU	PL	Autres	
2019	25 %	33 %	25 %	36 %	47 %			100 %	38 %
2018	17 %	0 %	0 %	31 %	37 %	25 %	100 %	33 %	23 %
2017	40 %	33 %	100 %	47 %	46 %	60 %	75 %	100 %	39 %
2016	0 %	67 %	67 %	53 %	48 %	25 %	50 %		38 %
2015	0 %	40 %		47 %	46 %	100 %	100 %	0 %	34 %
2015-2019	15 %	33 %	33 %	43 %	46 %	43 %	75 %	67 %	35 %

Les facteurs relevés (un accident étant multi-factoriel dans les accidents mortels impliquant un véhicule seul 2019 :

Proportion des facteurs présents parmi les accidents mortels impliquant un véhicule seul 2019							
Facteur	Tous Mortels	Vélo	Cyclo	Moto légère	Moto lourde	VT	Autres
Alcool	25%		100%		40%	19%	33%
Vitesse	53%			100%	80%	43%	100%
Stupéfiants	9%		100%			10%	
Priorité	0%						
Téléphone et distracteur	0%						
Malaise	25%					38%	
Dépassement dangereux	3%					5%	
Changement de file	6%				40%		
Autre cause	6%	100%				5%	

Les accidents mortels 2019 impliquant un véhicule seul selon le milieu :

Mode de déplacement	Milieu		
	Hors-Agg	En-Agg	Autoroutes
Vélo	100 %	0 %	0 %
Cyclo	100 %	0 %	0 %
Moto légère	0 %	100 %	0 %
Moto lourde	40 %	60 %	0 %
VT	33 %	62 %	5 %
Autres	67 %	33 %	0 %
Total	41 %	56 %	3 %

Les accidents mortels 2019 impliquant un véhicule seul selon la luminosité :

Mode de déplacement	Luminosité	
	Jour	Nuit
Vélo	0 %	100 %
Cyclo	0 %	100 %
Moto légère	0 %	100 %
Moto lourde	60 %	40 %
VT	53 %	47 %
Autres	100 %	0 %
Total	53 %	47 %

Mortalité routière : Les présumés responsables

Les facteurs relevés chez les présumés responsables dans les accidents mortels 2019 :

Facteurs présumés responsables 2019	Homme	Femme	Total	Proportion
Vitesse excessive ou inadaptée	29	2	31	35,6 %
Malaise	8	1	24	27,6 %
Alcool seul	16	2	18	20,7 %
Inattention - téléphone	12	4	16	18,4 %
Autre cause	9	2	11	12,6 %
Non respect de la priorité	8	2	10	11,5 %
Stupéfiant seul	5	0	5	5,7 %
Contresens	3	1	4	4,6 %
Changement de file	2	0	2	2,3 %
Alcool et stupéfiant	2	0	2	2,3 %
Eblouissement	2	0	2	2,3 %
Dépassement dangereux	2	0	2	2,3 %
Nombre de PR avec au moins 1 facteur	73	14	87	



Accidentalité selon le sexe



8 tués sur 10
sont des hommes

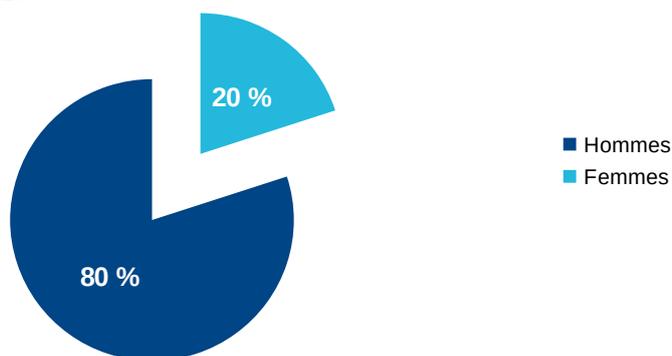
1 personne tuée
sur 5
est une femme

En 2019,
la majorité
des passagers tués
sont des hommes

Répartition de la mortalité par sexe – 2015-2019

	Hommes tués	% Tués	Femmes tuées	% Tuées
2015	72	71%	30	29%
2016	92	86%	15	14%
2017	67	80%	15	20%
2018	69	83%	14	17%
2019	73	80%	18	20%
Total	373	80%	92	20%

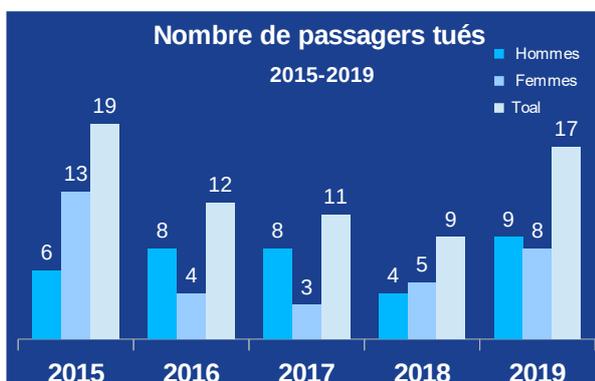
Répartition de la mortalité par sexe -2019



Les hommes représentent 8 tués sur 10. La proportion d'hommes décédés baisse de 3 points en 2019 (80 %) par rapport à 2018 (83 %).

Répartition de la mortalité des passagers selon le sexe – 2019

Passagers tués	Hommes	Femmes	Total
2015	6	13	19
2016	8	4	12
2017	8	3	11
2018	4	5	9
2019	9	8	17
Total	35	33	68



17 passagers sont décédés en 2019 contre 9 en 2018. En 2019 les passagers tués sont majoritairement des hommes comme en 2016 et 2017.

Les seniors sont les moins touchés avec 1 passager tué sur 17, alors que les moins de 24 ans comptent 8 tués sur 17 (4 âgés de 0 à 17 ans et 4 de 18 à 24 ans).



Accidentalité par catégories d'usagers-----

Les voitures sont impliquées dans près de 9 accidents sur 10

Les piétons sont impliqués dans 1 accident sur 4

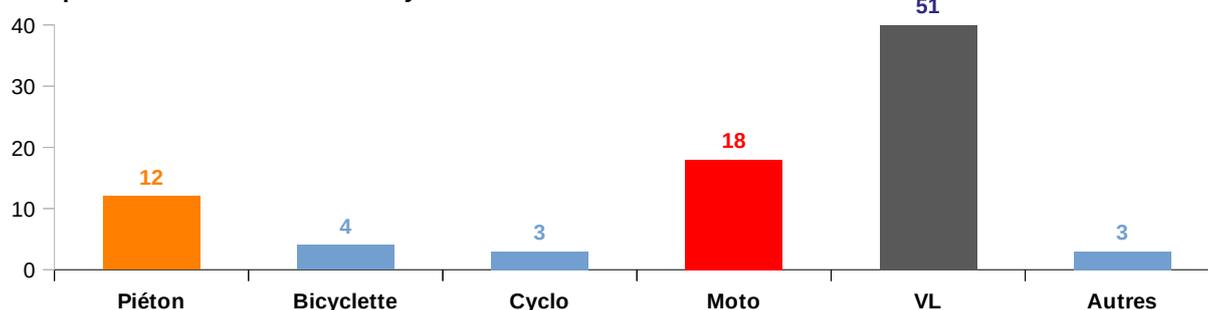
Les cyclistes sont impliqués dans 9 % des accidents

* Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois par le fait qu'un accident peut impliquer plusieurs véhicules différents.
 **Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)

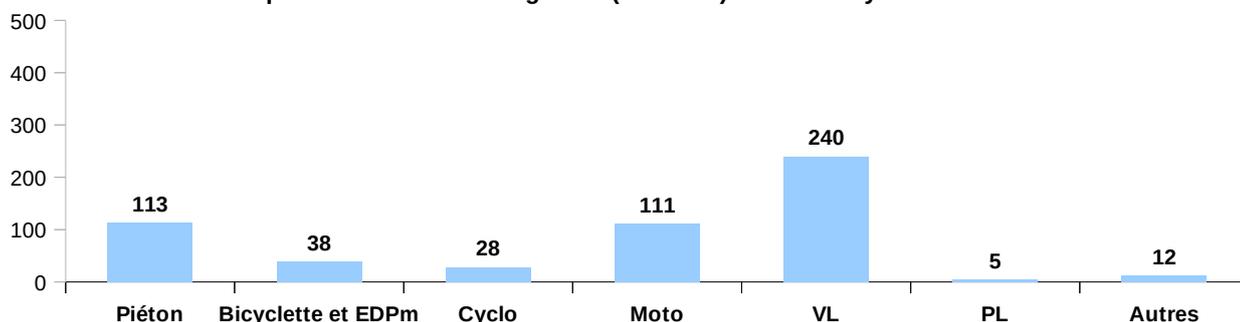
2019	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
Piéton	208	24%	12	13%	209	101	5,8
Bicyclette + EDPm	82	9%	4	4%	77	34	4,9
Cyclo	68	8%	3	3%	69	25	4,4
Moto	150	17%	18	20%	148	93	12,0
Véhicule léger	767	88%	51	56%	580	189	6,6
Poids-Lourds**	44	5%	0	0%	6	5	0,0
Autres***	56	6%	3	3%	29	4	5,4
Ensemble	871	100%	91	100%	1 118	451	10,4

***voiturettes, moto-non immatriculées, etc.

Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes graves (tués+BH) selon le moyen de locomotion



Les véhicules légers sont présents dans près de 9 accidents sur 10. Une baisse de 7 % du nombre d'accidents impliquant un véhicule léger et de 15 % du nombre d'accidents impliquant un piéton sont observées par rapport à 2018.

La mortalité des deux roues (cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) est en baisse avec 8 décès de moins, portée principalement par la mortalité cyclomotoriste qui compte 4 tués de moins qu'en 2018

La mortalité piétonne baisse de 20 % par rapport à 2018.

Accidentalité des usagers vulnérables-----

Les piétons

Baisse
significative du
nombre
d'accidents de
piétons (-40)

3 décès de moins
qu'en 2018

La moitié des
femmes tuées
sont piétonnes
(7/14)

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*
2015	406	22	20	412	258	4,9	20%
2016	321	21	21	319	223	6,5	21%
2017	300	20	19	313	197	6,3	23%
2018	248	16	15	256	122	6,0	18%
2019	208	13	12	209	101	5,8	18%
2015-2019	1 483	92	87	1 509	901	5,9	27%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2015, 20 piétons tués sur un total de 102 décès = 20 %)

Âge des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
tués	1	2	1	0	3	1	3	1	12
hospitalisés	15	4	13	9	8	9	15	28	101
victimes graves	16	6	14	9	11	10	18	29	113
blessés légers	13	11	15	17	15	6	11	20	108
Total général	29	17	29	26	26	16	29	49	221

L'année 2019 connaît une baisse de la mortalité piétonne avec 3 décès en moins par rapport à 2018. La proportion de piétons tués baisse de 5 points (13 % en 2019 contre 18 % en 2018).

2019 enregistre une baisse significative (- 16 %) du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton par rapport à 2018. Le taux de gravité baisse légèrement avec 5,8 tués pour 100 accidents contre 6,0 en 2018.

La mortalité piétonne des seniors (65 ans et plus) totalise 9 piétons tués de moins qu'en 2018, portée par la baisse de la mortalité des 75 et plus avec 7 piétons tués de moins (aucun en 2019 contre 7 en 2018).

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les cyclistes

3 cyclistes tués de moins qu'en 2018

Les cyclistes tués sont tous âgés de plus de 55 ans

Le taux de gravité est le moins élevé depuis 5 ans

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*
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%
2018	82	7	6	72	38	7,3	7%
2019	76	4	4	71	33	5,3	4%
2015-2019	458	27	26	415	253	5,7	6%

Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2015, 7 cyclistes tués sur un total de 102 décès = 7 %)

Âge des victimes

Cyclistes	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
tués	0	1	1	1	0	1	4
hospitalisés	3	5	4	5	10	6	33
victimes graves	3	6	5	6	10	7	37
blessés légers	7	5	9	10	6	1	38
Total général	10	11	14	16	16	8	75

4 cyclistes sont décédés en 2019 contre 7 en 2018, soit une baisse de 43 %.

Le nombre d'accidents corporels est en baisse de 7 % par rapport à 2018.

1 victime cycliste sur 10 est décédée chez les jeunes (18-24 ans).

Les EDPM

Depuis 2019, les forces de l'ordre sont tenues de remonter les accidents impliquant les Engins de Dépassements Personnels Motorisés (EDPM).

Âge des victimes

EDPM	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	0	0
hospitalisés	0	0	0	1	0	0	1
victimes graves	0	0	0	1	0	0	1
blessés légers	0	1	2	2	0	0	5
Total général	0	1	2	3	0	0	6

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les cyclomotoristes

Le nombre d'accidents baisse de 26 % par rapport à 2018

3 cyclomotoristes tués de moins qu'en 2018

1 quart des blessés hospitalisés ont moins de 18 ans

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*
2015	139	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%
2018	92	7	7	93	50	7,6	8%
2019	68	3	3	69	25	4,4	8%
2014-2018	509	25	24	513	299	4,7	5%

Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2015, 5 cyclomotoristes tués sur un total de 102 décès = 5 %)

Cyclomotoristes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-54 ans	55-64 ans	65 ans et +	Total
tués	0	0	0	1	1	1	0	0	3
hospitalisés	0	6	3	5	5	5	1	0	25
victimes graves	0	6	3	6	6	6	1	0	28
blessés légers	0	16	9	5	6	6	2	0	44
Total général	0	22	12	11	12	12	3	0	72

Âge des victimes

En 2019, les cyclomotoristes comptent 3 décès contre 7 en 2018 (soit une baisse de 43 %).

Le nombre d'accidents baisse significativement (26 %) par rapport à 2018.

Contrairement à 2015 (1 tué), 2016 (3), 2017 (4) et 2018 (1) ; la tranche d'âge [13-17 ans] totalise aucun décès.

Les tranches d'âge [14-17 et 18-24 ans] représentent la majorité (31 %) des victimes cyclomotoristes.

Accidentalité des usagers vulnérables-----



Les motocyclistes

Le nombre d'accidents diminue de 21 %

2 motocyclistes décédés de moins qu'en 2018

La gravité dépasse 12 tués pour 100 accidents

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*
2015	179	15	15	181	144	8,4	15%
2016	203	23	20	191	127	9,9	19%
2017	200	16	16	199	140	8,0	20%
2018	188	20	20	179	120	10,6	24%
2019	149	20	18	148	93	12,1	20%
2015-2019	919	94	89	898	624	9,7	19%

Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2015, 15 motocyclistes tués sur un total de 102 décès = 15 %)

Motocyclistes	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
tués	2	5	6	4	1	0	18
hospitalisés	4	20	28	22	17	2	93
victimes graves	6	25	34	26	18	2	111
blessés légers	5	13	15	17	4	1	55
Total général	11	38	49	43	22	3	166

Âge des victimes

La mortalité motocycliste est en baisse avec 2 personnes tuées de moins par rapport à 2018 (- 10 %).

Le nombre d'accidents de moto passe symboliquement sous la barre des 150 sinistres par an.

La part des accidents de moto (20 %) baisse de 4 points par rapport à 2018.

La tranche d'âge [25-34) ans représente 30 % des victimes motocyclistes.

Concernant la mortalité, 61 % des motocyclistes tués sont âgés entre 18 et 34 ans (11/18).

La tranche d'âge 25-34 ans est la plus impactée. Elle compte six fois plus de tués (6) que la tranche d'âge 50-64 ans (1).

Accidentalité des autres usagers-----

Les automobilistes (VT et VU)

Le nombre d'accidents baisse de 9% par rapport à 2018

20 automobilistes tués de plus qu'en 2018

Plus de 4 tués sur 10 sont âgés de 50 ans et +

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*
2015	1 166	75	53	721	398	4,5	52%
2016	1 032	76	54	617	329	5,2	50%
2017	971	59	33	668	329	3,4	40%
2018	825	66	31	528	207	3,8	37%
2019	751	65	51	580	189	6,8	56%
2015-2019	4 745	341	222	3 114	1 452	4,7	48%

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2015, 53 automobilistes tués sur un total de 102 décès = 52 %)

Âge des victimes

Automobilistes	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-49 ans	50-64 ans	65 ans et +	Total
tués	4	8	6	11	12	10	51
hospitalisés	11	46	37	48	26	21	189
victimes graves	15	54	43	59	38	31	240
blessés légers	46	96	90	89	47	23	391
Total général	61	150	133	148	85	54	631

Le nombre d'automobilistes tués augmente significativement par rapport à 2018 avec 20 personnes tuées de plus (+ 65 %).

Les accidents corporels impliquant au moins un automobiliste baisse avec 146 sinistres de moins qu'en 2018. En 5 ans (1 166 accidents en 2015 contre 751 en 2019), il est observé plus d'un tiers de moins d'accidents de ce type (- 36 %).

Le nombre d'accidents mortels impliquant au moins un automobiliste baisse avec 1 sinistre de moins par rapport à 2018, alors que la proportion d'automobilistes tués augmente de 19 points (56 % en 2019 contre 37 % en 2018).

Le nombre d'automobilistes gravement blessés baisse de 9 % avec 18 personnes de moins qu'en 2018.

La part des automobilistes tués âgés de plus de 50 ans baisse nettement de 11 points. Ils représentent 43 % des tués en 2019 contre 54 % en 2018. Les 50-64 ans constituent près d'un quart des automobilistes tués dans le département (12/51). Les seniors (65 ans et plus) comptent plus d'automobilistes tués que les 18-24 ans.

Avec 8 décès, la mortalité des 18-24 ans est multiplié par 2 par rapport à 2018. Par ailleurs, ils totalisent le plus grand nombre de victimes alors qu'ils constituent 10 % de population du département.

Accidentalité des autres usagers-----



Les usagers poids-lourds*

5 accidents de plus qu'en 2018

3 d'accidents mortels impliquant un PL de plus qu'en 2018

3 usagers PL blessés de moins qu'en 2018

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*
2015	51	11	1	4	2	2,0	1%
2016	64	23	2	14	10	3,1	2%
2017	54	12	4	7	7	6,0	5%
2018	39	6	1	9	5	2,0	1%
2019	44	9	0	6	5	0,0	1%
2015-2019	252	61	8	40	29	3,2	2%

Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2015, 1 usager PL tués sur un total de 102 décès = 1, %)

Âge des victimes

Usagers PL	0-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	0	0
hospitalisés	0	0	1	3	1	0	5
victimes graves	0	0	1	3	1	0	5
blessés légers	0	0	0	1	0	0	1
Total général	0	0	1	4	1	0	6

En 2019, le nombre d'accidents mortels impliquant un poids-lourd augmente de 50 % par rapport à 2018 mais est en baisse de 61 % rapport à 2016.

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

Accidentalité selon l'environnement-----



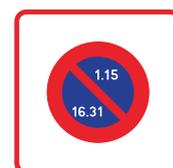
47% des tués
le sont en
agglomération

54 % des
personnes
décèdent de
nuit

Par rapport à
2017, +21 %
d'accidents
dans les zones
urbaines de
plus de 20 000
hab.

Milieu	Accidents	Accidents Mortels	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Hors-Agglomération	184	34	36	246	137
En-Agglomération	624	38	43	803	272
Autoroutes	63	10	12	69	42

Luminosité	Accidents	Accidents Mortels	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Jour	519	40	42	649	259
Nuit	352	42	49	469	192
Total	871	82	91	1118	451



Accidentalité temporelle-----

Février 2018 et 2019
Sont
les mois de février
le plus meurtrier
depuis 2010

Avril-Juillet
2018 : 32 tués
2019 : 23 tués

Septembre
2018 : 9 tués
2019 : 13 tués
+ 44 %

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	64	8	8	73	26
Février	69	8	11	86	46
Mars	64	9	10	76	34
Avril	75	6	6	107	34
Mai	74	5	7	90	38
Juin	70	2	2	93	38
Juillet	78	8	8	111	52
Août	72	8	9	99	39
Septembre	90	12	13	115	37
Octobre	75	5	5	82	30
Novembre	64	4	4	78	34
Décembre	76	7	8	108	43
Total	871	82	91	1118	451

Accidents avec une alcoolémie illégale-----

Accidents avec alcool
- 22 %
entre 2014
et 2018

L'alcool est
présent dans
1 accident sur
4
(accident à taux
connu)

L'alcool est
présent dans
1 accident
mortel sur 3
(accident à taux
connu)

	Accidents corporels	Accidents corporels au taux connu ¹	Accidents corporels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents corporels avec alcool Nord
2015	1 321	1066	306	13%
2016	1 181	998	287	15%
2017	1 102	913	240	22%
2018	959	742	142	25%
2019	871	742	143	19%
2015-2019	5434	4461	1118	25%

	Accidents mortels	Accidents mortels au taux connu ¹	Part des accidents mortels au taux connu	Accidents mortels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents mortels avec alcool Nord
2015	92	80	87%	58	73%
2016	104	90	87%	58	64%
2017	78	59	76%	41	69%
2018	78	61	78%	13	21%
2019	82	69	84%	19	28%
2015-2019	434	359	83%	189	53%

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 2015, 306 accidents corporels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 1066 accidents à taux connu, donne une part de 13 % de l'ensemble des accidents corporels à taux connu)

Le nombre d'accidents corporels impliquant un usager en alcoolémie illégale est stable par rapport à 2018 (+ 1), par contre la proportion est en baisse de 6 points.

Le nombre d'accidents mortels impliquant un usager en alcoolémie illégale augmente (+ 6 par rapport à 2018). 20 personnes sont décédées dans ce type d'accidents, soit 4 personnes de plus qu'en 2018. La mortalité liée à l'alcool au volant diminue depuis 2018 mais représente encore 28 % des accidents mortels dans le département.

En 2019, les accidents avec alcool ont occasionné le décès de 10 automobilistes, 4 motocyclistes, 3 cyclomotoristes, 2 piétons et 1 cycliste.

20 % des personnes tuées sont des jeunes (18-24 ans).

85 % des tués sont présumés responsables (17/20).

¹ Alcoolémie connue : 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

Accidentalité selon l'ancienneté du permis----



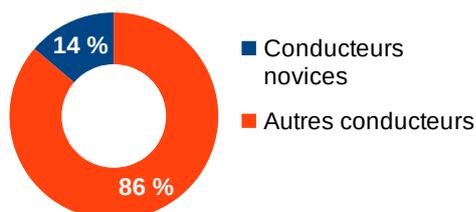
Conducteurs novices : 14% des conducteurs dans l'ensemble des accidents

Conducteurs novices : 10 % des conducteurs dans les accidents mortels

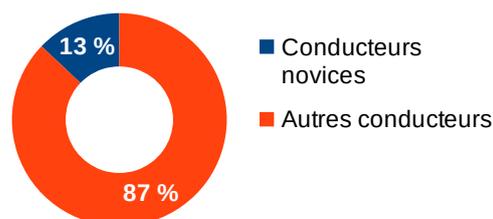
8 personnes tuées dans des accidents avec au moins un conducteur novice

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	148	122	15	7	8	22	39	70
Autres conducteurs	928	823	85	64	61	251	37	675
Ensemble	1076	945	100	71	69	273	76	745

**Profil des conducteurs
Accidents corporels***



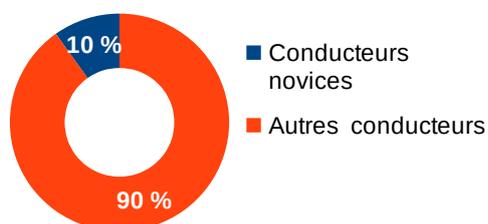
Proportion de conducteurs par accident



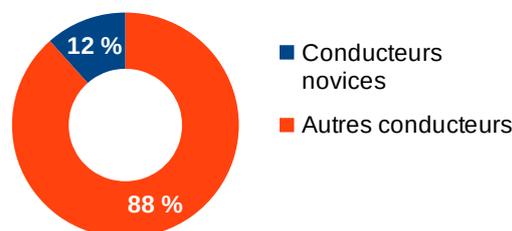
*accidents avec nombre année de permis du conducteur renseigné

En 2019, parmi les 1 076 conducteurs impliqués dans les accidents corporels, 148 conducteurs novices (permis probatoire) sont présents, soit 14 % des conducteurs impliqués dans 13 % des accidents concernés.

**Profil des conducteurs
Accidents mortels**

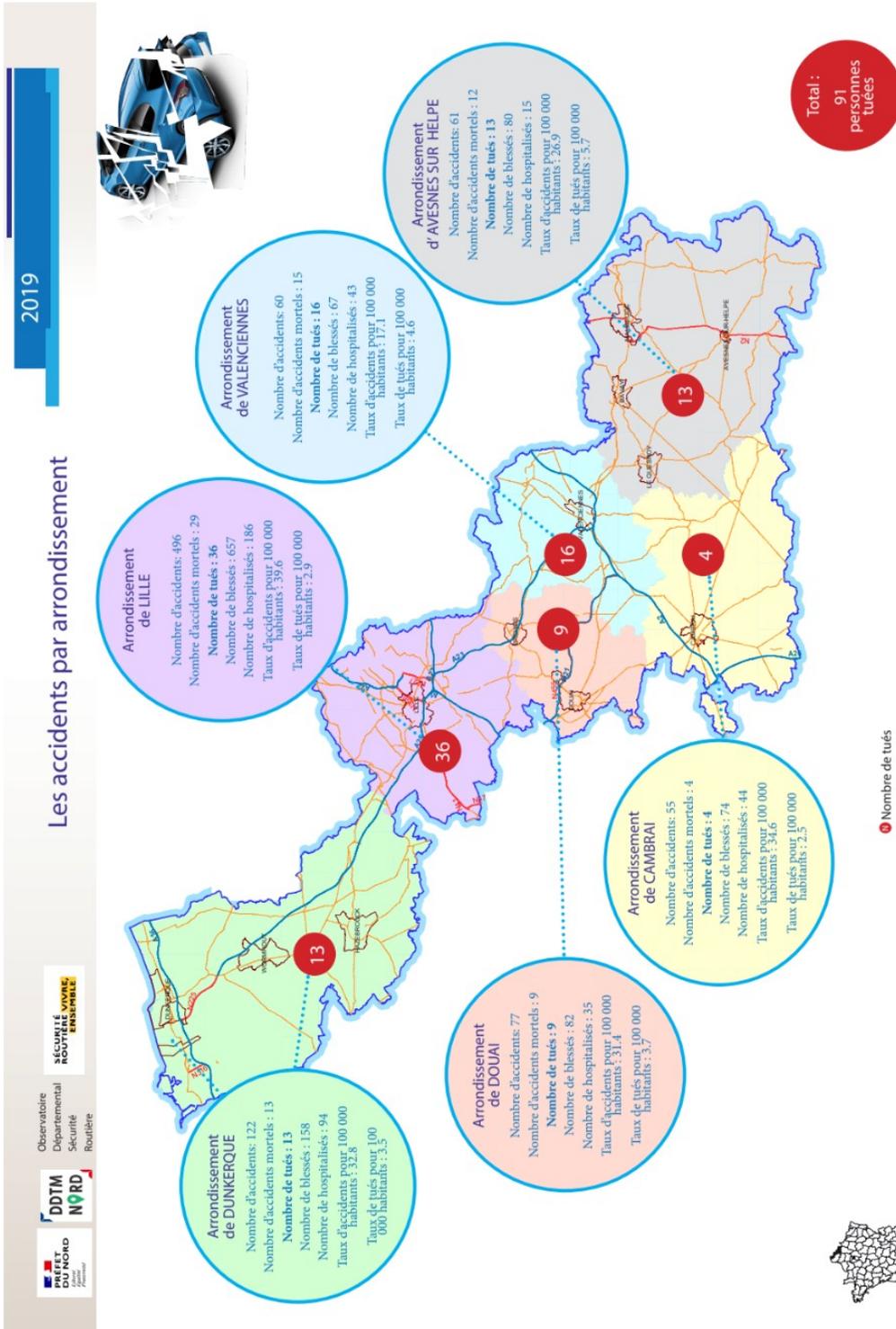


Proportion de conducteurs tués dans les accidents mortels



En 2019, parmi les 71 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 7 conducteurs novices (permis probatoire) sont présents, soit 10 % des conducteurs impliqués dans les accidents concernés.

Les accidents par arrondissement



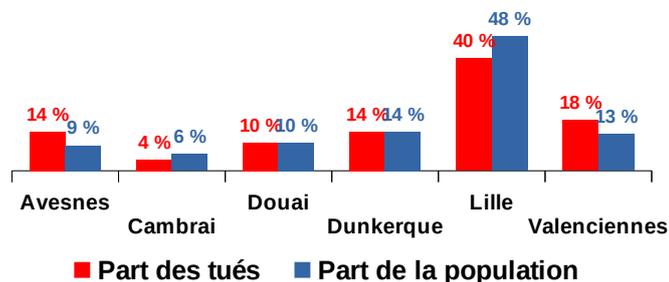
Observatoire
Départemental
Sécurité
Routière

DDTM
NORD

PREFET
du NORD

SECURITE
ROUVER
ENSEMBLE

Répartition des tués selon la population par arrondissement en 2019



■ 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 TRAXY) mis en service en 2019.

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 2019 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.