

Bilan annuel



La Sécurité Routière dans le Département du Nord



2009



*Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Nord
Observatoire Départemental de Sécurité Routière*

www.nord.equipement-agriculture.gouv.fr





La lutte contre l'insécurité routière reste un enjeu majeur pour la société. Le Président de la République a fixé l'objectif ambitieux de passer sous la barre des 3000 tués d'ici à 2012.

Après être passés en 2008, dans notre département, sous la barre symbolique des 100 tués, les résultats de 2009 montrent malheureusement une augmentation du nombre de victimes avec 109 tués au total.

Ce constat ne doit pas nous décourager. Au contraire, il est nécessaire d'amplifier les efforts afin d'atteindre l'objectif qui a été fixé.

Les usagers des deux-roues motorisés sont particulièrement touchés en terme de mortalité routière. Par contre, certains indicateurs semblent très encourageants, notamment la baisse significative du nombre d'accidents corporels et du nombre de blessés.

Les grandes lignes de la politique de sécurité routière des années à venir restent donc la lutte contre la conduite sous l'emprise de l'alcool, le respect des règles de la circulation, l'amélioration de la sécurité des usagers vulnérables et la formation des conducteurs.

Pour agir, il faut connaître et analyser avec précision les facteurs d'accidents. L'activité de l'observatoire se développe, en particulier dans le traitement des remontées rapides, améliorant ainsi sa réactivité dans la production des éléments de compréhension des événements routiers.

Les productions de l'observatoire doivent permettre aux différents acteurs départementaux de la sécurité routière, de cerner au mieux, et dans un temps réduit, la problématique de l'insécurité routière dans le Nord.

Par contre, l'analyse approfondie des accidents de la route demande du temps et nécessite un certain recul pour comprendre précisément les phénomènes accidentogènes. Dans cette perspective, des études ont été lancées, dont une sur l'accidentologie des jeunes liée au trajet en direction des établissements de nuit et une autre sur les deux roues-motorisés afin d'affiner notre appréhension de l'accidentalité de ces populations particulièrement exposées.

Ces différentes activités de l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière sont nécessaires et complémentaires pour apporter aux partenaires de la politique locale de sécurité routière une connaissance plus fine, apte à favoriser une collaboration encore accrue en 2010.

Le développement de compétences en interne et de partenariats externes, permettra de mieux identifier les actions à mener pour poursuivre l'amélioration de la sécurité sur les routes de notre département.

P. LALART

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer - Nord

Préambule

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 au portail accident (serveur web) mis en service en 2009. Ce nouvel outil permet d'accélérer le processus, et d'accéder plus rapidement aux données transmises par les forces de l'ordre. Par rapport aux années antérieures, ce gain de temps facilite la diffusion de ce document dans un délai plus réduit.

Le fichier accident est le noyau moteur 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 :

▫ **Les outils de 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).

▫ **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 et approfondissements d'enjeux, des évaluations des actions menées au niveau local, mais également en cherchant à améliorer les méthodologies d'analyse.

▫ **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. Il publie les études spécifiques qu'il réalise.

A moyen terme, l'ODSR s'est fixé comme objectifs de développer et mettre en œuvre les méthodes d'analyse et autres outils visant à identifier de plus en plus précisément les causes de l'accidentalité et évaluer les enjeux sur lesquels il est nécessaire de mettre l'accent, d'élargir et de coupler les chiffres accidents avec d'autres données provenant de sources diverses (trafics, INSEE,...) en montant des partenariats judicieux.

Le bilan 2009 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. Aucune analyse n'a été effectuée sur l'enjeu vitesse, car les données à ce sujet sont actuellement trop peu nombreuses et peu précises.

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. Nous nous sommes efforcés de produire des interprétations qui soient les plus fidèles aux résultats obtenus. Toutefois, des précautions sont à prendre dans le cas où nous sommes en présence de «petits chiffres». Seules des analyses statistiques plus poussées, sur lesquelles peut travailler l'ODSR peuvent démontrer, pour un paramètre donné, s'il est marginal ou non.

Sommaire



I - Présentation

- | | |
|---|------|
| 1. Carte des accidents mortels | p 6 |
| 2. Évolution du nombre de tués dans le Nord | p 8 |
| 3. Définitions | p 9 |
| 4. Chiffres clés | p 10 |

II – Données générales des accidents dans le Nord

- | | |
|---|------|
| 1. Bilan global | p 11 |
| 2. Accidentalité par âges | p 12 |
| 3. Accidentalité par catégories d'usagers | p 13 |
| 4. Accidentalité selon l'environnement | p 14 |
| 5. Accidentalité temporelle | p 16 |



III – Les principaux enjeux de Sécurité Routière

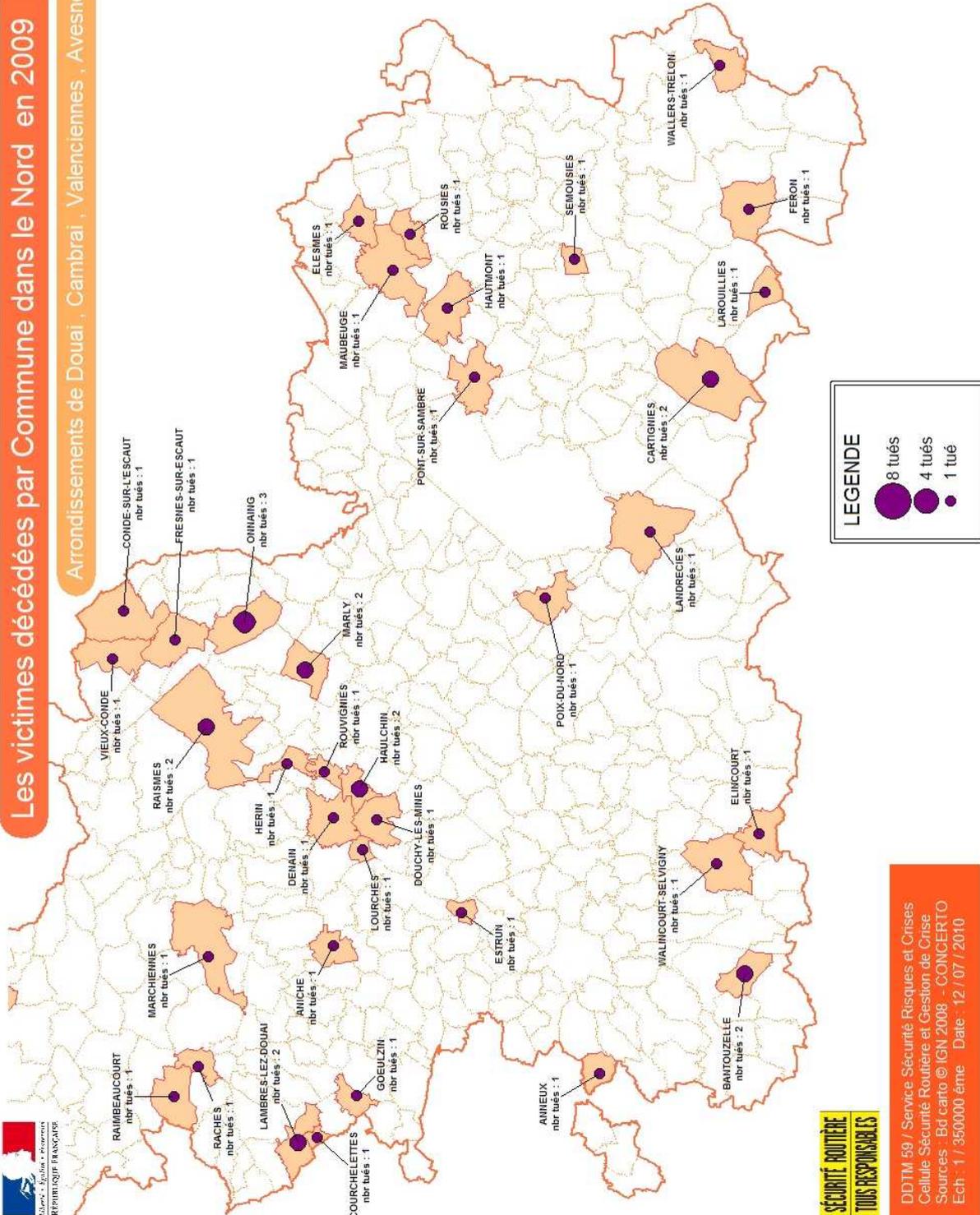
- | | |
|--|------|
| 1. Accidents avec alcoolémie | p 19 |
| 2. Accidentalité des motocyclistes | p 20 |
| 3. Accidentalité des cyclomotoristes | p 21 |
| 4. Accidentalité des cyclistes | p 22 |
| 5. Conflits Poids-lourds - Personnes vulnérables | p 23 |

Carte des accidents mortels



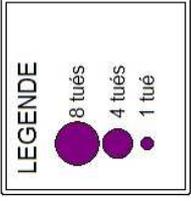
Les victimes décédées par Commune dans le Nord en 2009

Arrondissements de Douai, Cambrai, Valenciennes, Avesnes



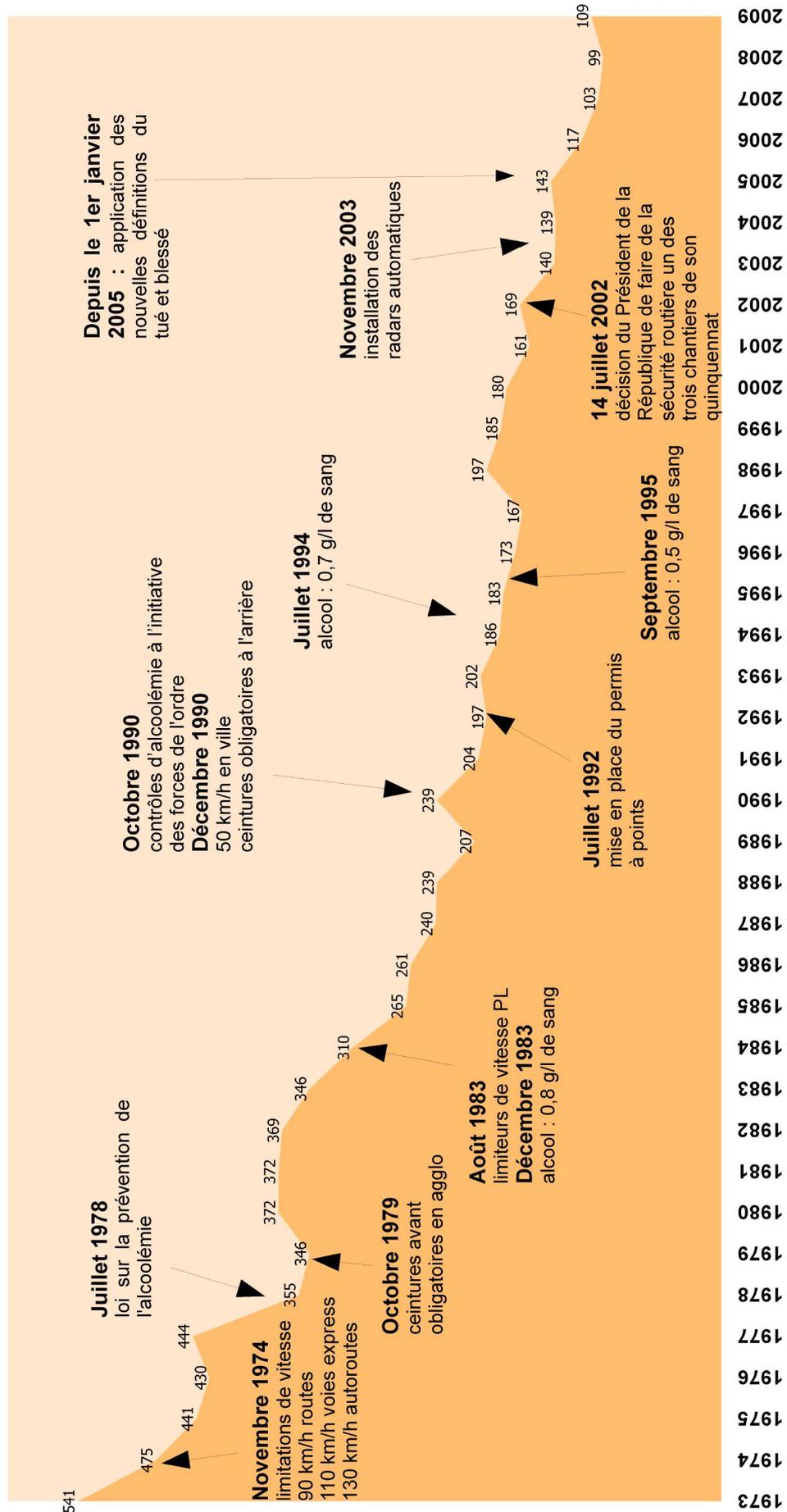
SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUTS RESPONSABLES

DITM 59 / Service Sécurité Risques et Crises
Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crise
Sources : Bd carto © IGN 2008 - CONCERTO
Ech. : 1 / 350000 ème Date : 12 / 07 / 2010





Évolution du nombre de tués



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 indemnes : personnes impliquées non victimes.

Le **taux de gravité** est régi par la formule suivante :

$$\frac{\text{nombre de tués}}{\text{nombre total d'accidents}} \times 100$$

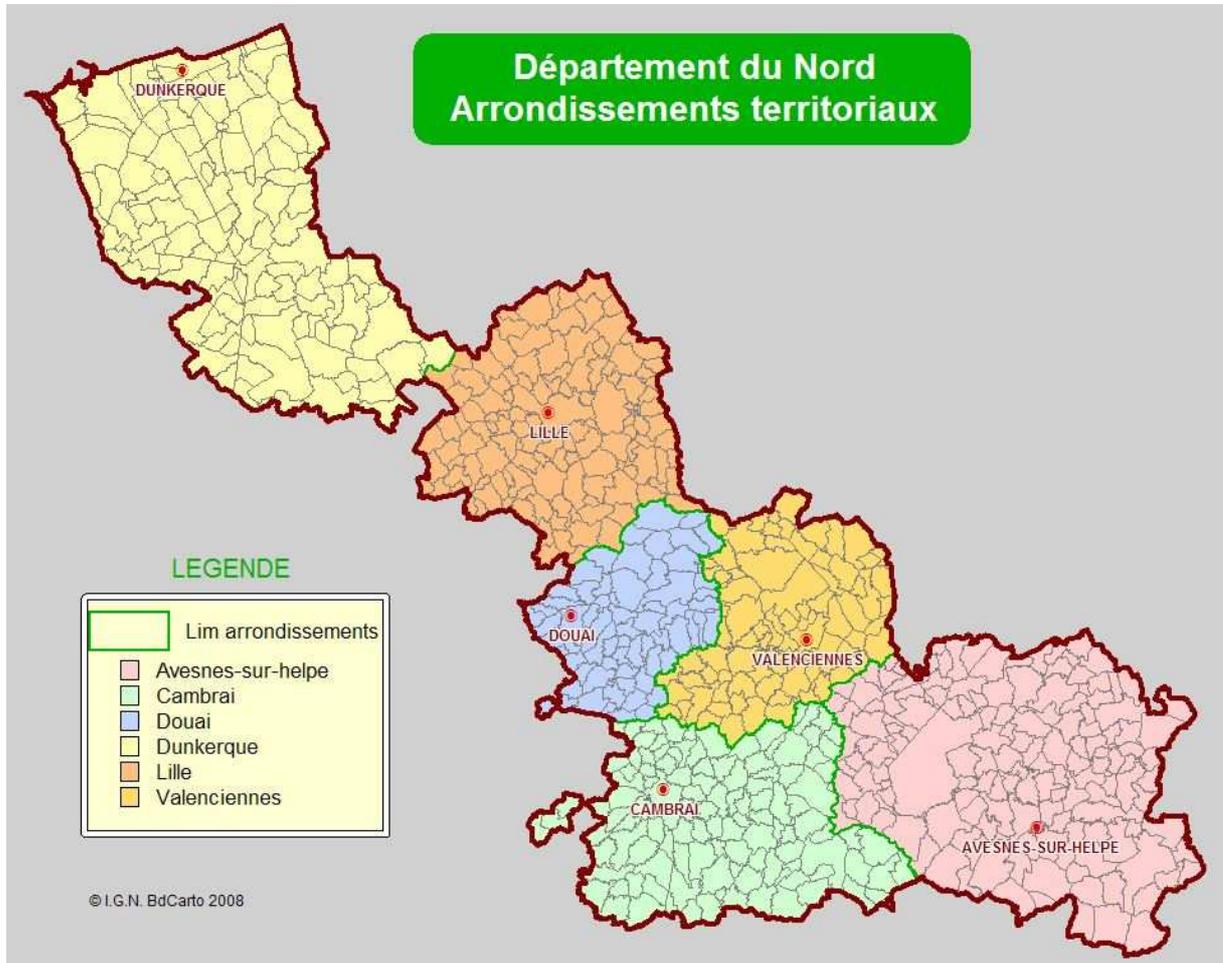
Tués	Décédés sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
Blessés hospitalisés	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
Blessés légers	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures

Les chiffres affichés en terme de «blessés» correspondront à l'addition des blessés légers et des blessés graves.

Mise en garde : Certains pourcentages ou variations importantes, sont à relativiser quand ils sont basés sur de petits chiffres.



Chiffres clés



Superficie du département : 5 743 km²
 Population : 2 564 951 habitants en 2007
 Densité : 446 habitants au km² (117 pour la France)
 Parc de voitures de tourisme : 1 189 544 au 1er janvier 2009

Longueur de réseau en 2009	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	90
Routes départementales	5 320
Voies communales (données 2008)	9 836

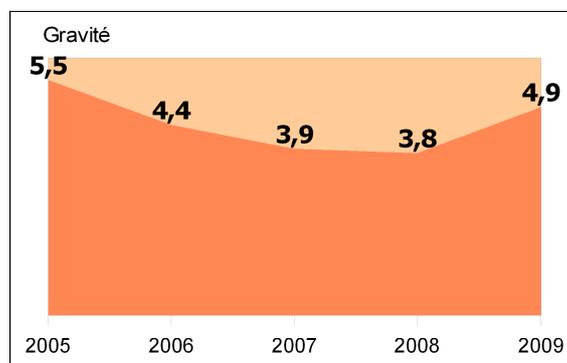
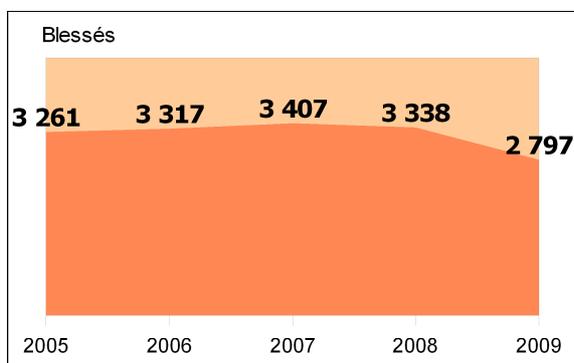
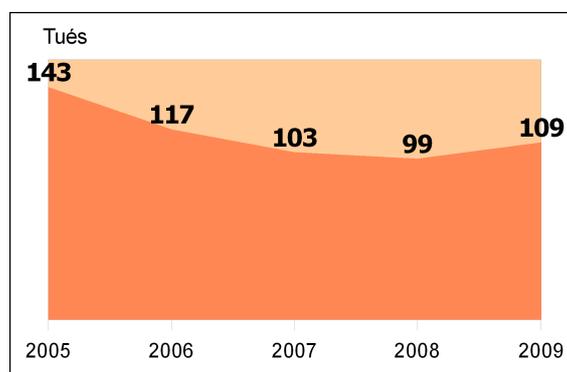
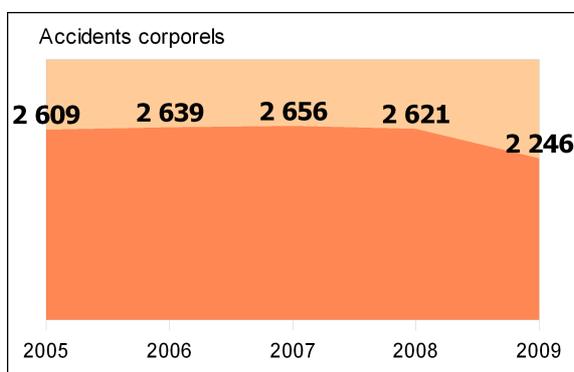
* total autoroutes concédées (37 km) et non concédées (254 km)

Bilan global



Accidentologie 2005 – 2009

	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2005	2 609	143	3 261	5,5
2006	2 639	117	3 317	4,4
2007	2 656	103	3 407	3,9
2008	2 621	99	3 338	3,8
2009	2 246	109	2 797	4,9



Si le nombre des tués est en hausse de +8,1% par rapport à l'année 2008, le nombre d'accidents corporels et de blessés baisse significativement avec 2 246 en 2009 contre 2 621 accidents en 2008, et 2 797 en 2009 contre 3 338 blessés en 2008.

Dans ce contexte, l'indice de gravité a donc logiquement augmenté en 2009, approchant les 5 tués pour 100 accidents, alors que la gravité baissait depuis 3 ans.



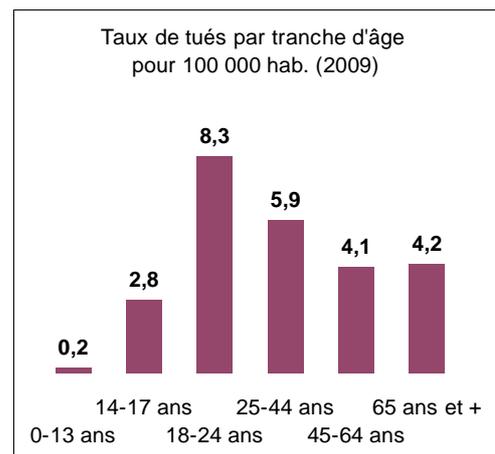
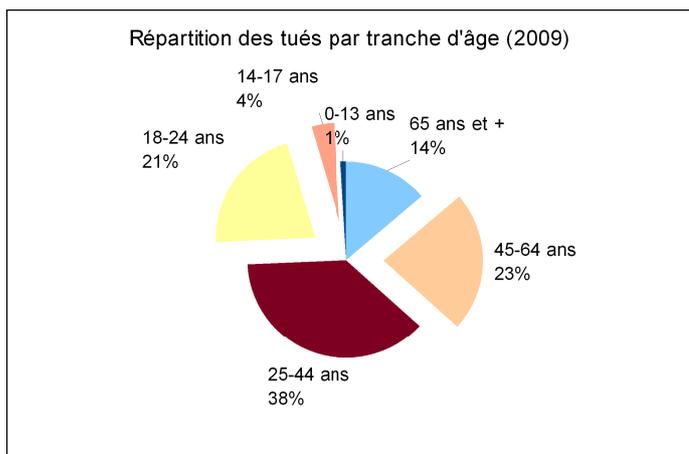
Accidentalité par âges

2009	Accidents*	Tués	Blessés	Victimes	Population**	Taux d'accident pour 100 000 hab.	Taux de tués pour 100 000 hab.
0-13 ans	268	1	290	291	481 953	55,61	0,21
14-17 ans	229	4	220	224	142 497	160,71	2,81
18-24 ans	862	23	710	733	275 827	312,51	8,34
25-44 ans	1 371	41	952	993	695 178	197,22	5,9
45-64 ans	837	25	471	496	611 894	136,79	4,09
65 ans et +	268	15	154	169	357 602	74,94	4,19
Ensemble*	3 835	109	2 797	2 906	2 564 951	149,52	4,25

* Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois, puisqu'il peut comporter plusieurs victimes d'âges différents

** Estimation de 2007 (source : INSEE)

Tués	2005	2006	2007	2008	2009
0-13 ans	5	0	1	5	1
14-17 ans	7	4	4	4	4
18-24 ans	25	24	27	28	23
25-44 ans	44	48	34	30	41
45-64 ans	37	22	23	17	25
65 ans et +	25	19	14	15	15
Total	143	117	103	99	109



Malgré 5 tués de moins qu'en 2008 pour la tranche d'âge 18-24 ans, celle-ci reste la plus touchée, avec les taux d'accidents et de tués les plus importants. Les tranches d'âge 25-44 ans (+10) et 45-64 ans (+8) se distinguent avec un nombre de tués supérieur à celui de l'année dernière.

Accidentalité par types d'usagers



2009	Accidents impliquant un*	dont la (les) victime(s) est (sont)
Piéton	486	511
Cycliste	153	151
Cyclomotoriste	489	518
Motocycliste	259	281
Usager de véhicule léger	1 867	1 315
Transports de marchandises ou de personnes ¹	264	92
Usager d'un autre véhicule ²	49	38
Ensemble	2 246	2 906

* Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois puisqu'il peut impliquer plusieurs véhicules différents

Les accidents impliquant un véhicule léger demeurent les plus importants. Il convient de souligner que près de 500 accidents corporels, impliquent un piéton et/ou un cyclomotoriste.

2009	Nombre total de tués dans les accidents impliquant un	Tués par catégories d'usagers
Piéton	18	18
Cycliste	4	4
Cyclomotoriste	17	17
Motocycliste	27	27
Usager de véhicule léger	71	41
Transports de marchandises ou de personnes ¹	24	2
Usager d'un autre véhicule ²	5	0
Ensemble	166	109

41 automobilistes (à comparer à 42 en 2008) sont décédés pour un total de 71 tués dans les accidents mortels impliquant un véhicule léger. Les accidents mortels impliquant un transport de marchandises ou de personnes, ont occasionné le décès de 24 usagers autres que la catégorie concernée (à comparer à 20 en 2008).

¹ Camionnettes, poids-lourds et transports en commun

² Tracteurs agricoles, voiturettes, engins spéciaux,...



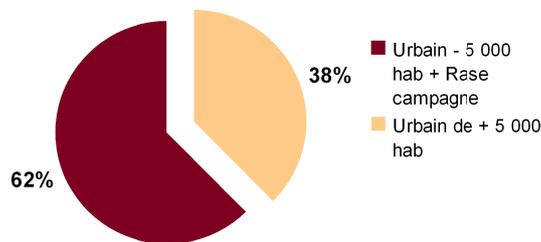
Accidentalité selon l'environnement

Zone Urbaine / Rase Campagne

2009	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Ensemble des blessés
Urbain de - 5 000 hab + Rase campagne ¹	1 034	68	619	737	1 356
Urbain de + 5 000 hab	1 212	41	439	1 002	1 441
Total	2 246	109	1 058	1 739	2 797

¹ Les petites agglomérations de moins de 5000 habitants sont ici considérées comme des zones de rase campagne.

Répartition des tués selon l'environnement (2009)

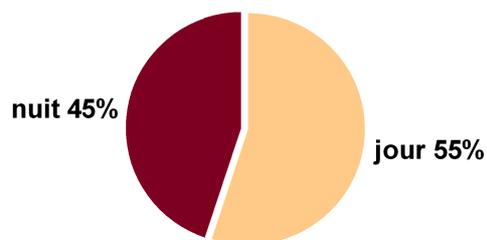


Les zones de campagne ou faiblement urbanisées sont les plus dangereuses. Avec un total de **68 tués**, elles représentent **plus de 6 tués sur 10**.

Luminosité

2009	Accidents corporels	Tués	Blessés	Victimes
Nuit	648	49	864	913
Jour	1 598	60	1 933	1 993
Total	2 246	109	2 797	2 906

Répartition des tués selon la luminosité (2009)



Avec **60 tués de jour** (contre 49 de nuit), la mortalité routière en situation de luminosité correcte devient prédominante, contrairement aux années précédentes.

Accidentalité selon l'environnement

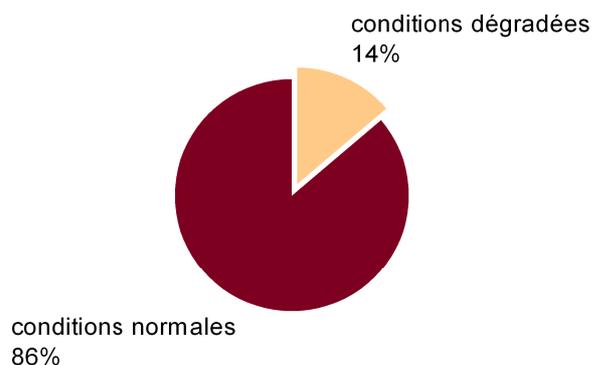


Conditions atmosphériques

2009	Accidents corporels	Tués	Blessés	Victimes
Conditions normales	1 763	94	2 186	2 280
Conditions dégradées ¹	483	15	611	626
Total	2 246	109	2 797	2 906

¹ Conditions dégradées : Temps couvert, éblouissant, pluie, grêle, neige, brouillard, vent, autre.

Répartition des tués selon les conditions climatiques (2009)



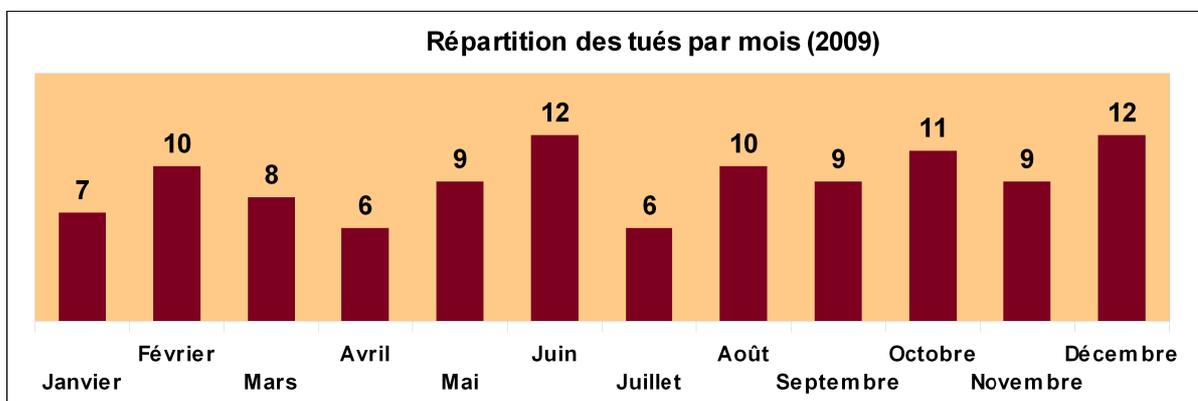
94 personnes se sont tuées dans des conditions atmosphériques normales. 14% des accidents corporels mortels relèvent de conditions climatiques dégradées.



Accidentalité temporelle

- *Par mois*

2009	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
Janvier	181	6	7	237
Février	160	9	10	202
Mars	221	8	8	282
Avril	221	5	6	288
Mai	198	8	9	238
Juin	202	11	12	250
Juillet	191	6	6	251
Août	174	10	10	247
Septembre	184	8	9	221
Octobre	196	11	11	269
Novembre	173	9	9	219
Décembre	145	11	12	202
Total	2 246	102	109	2 906



C'est en mars et avril que sont observées les plus grandes valeurs en terme d'accidents corporels. La moyenne pour 2009 est de 187 accidents corporels de la circulation par mois.

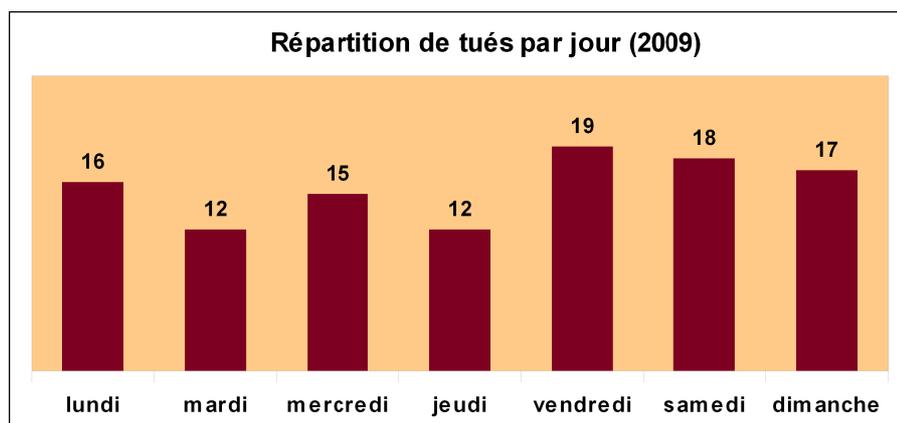
C'est au cours des mois de juin et de décembre que l'on enregistre le plus grand nombre de tués.

Accidentalité temporelle



- *Par jour*

2009	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
Lundi	327	15	16	408
Mardi	325	11	12	394
Mercredi	314	15	15	391
Jeudi	317	11	12	399
Vendredi	368	17	19	452
Samedi	355	17	18	498
Dimanche	240	16	17	364
Total	2 246	102	109	2 906



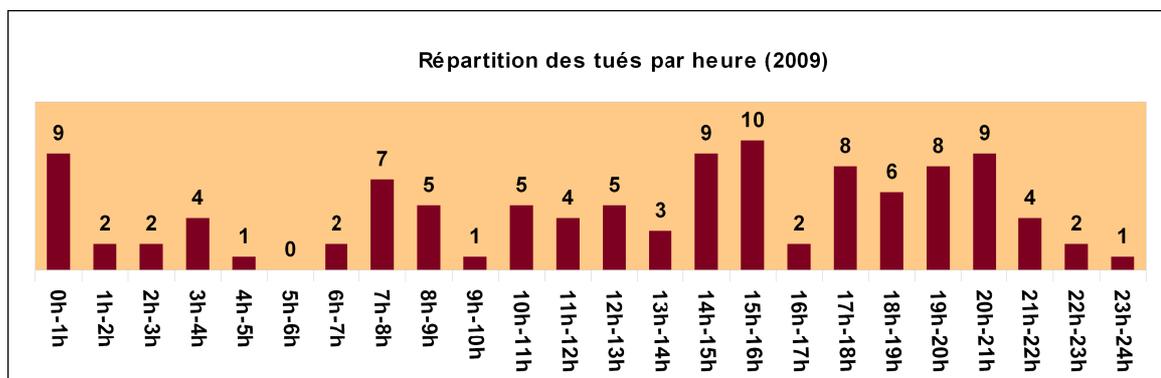
La **fin de semaine** (vendredi et week-end) est la période la plus problématique, tant en terme d'accidents corporels qu'en nombre de tués.



Accidentalité temporelle

- Par heure

2009	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
0h-1h	33	8	9	58
1h-2h	25	2	2	28
2h-3h	19	2	2	28
3h-4h	23	4	4	20
4h-5h	13	1	1	22
5h-6h	26	0	0	34
6h-7h	47	2	2	58
7h-8h	84	7	7	63
8h-9h	118	4	5	106
9h-10h	99	1	1	84
10h-11h	86	5	5	109
11h-12h	116	4	4	85
12h-13h	145	5	5	123
13h-14h	132	3	3	171
14h-15h	126	8	9	99
15h-16h	138	9	10	111
16h-17h	155	2	2	109
17h-18h	235	7	8	302
18h-19h	211	6	6	164
19h-20h	150	8	8	104
20h-21h	101	7	9	73
21h-22h	76	4	4	60
22h-23h	52	2	2	39
23h-24h	36	1	1	44
Total	2 246	102	109	2 094



On constate sur les tranches horaires (0h-1h/7h-8h/14h-16h/17h-21h) 64 % des tués. On peut supposer que la tranche horaire 0h-1h correspond à des déplacements festifs tandis que les autres plages correspondent plus à des périodes à forte densité de trafic.

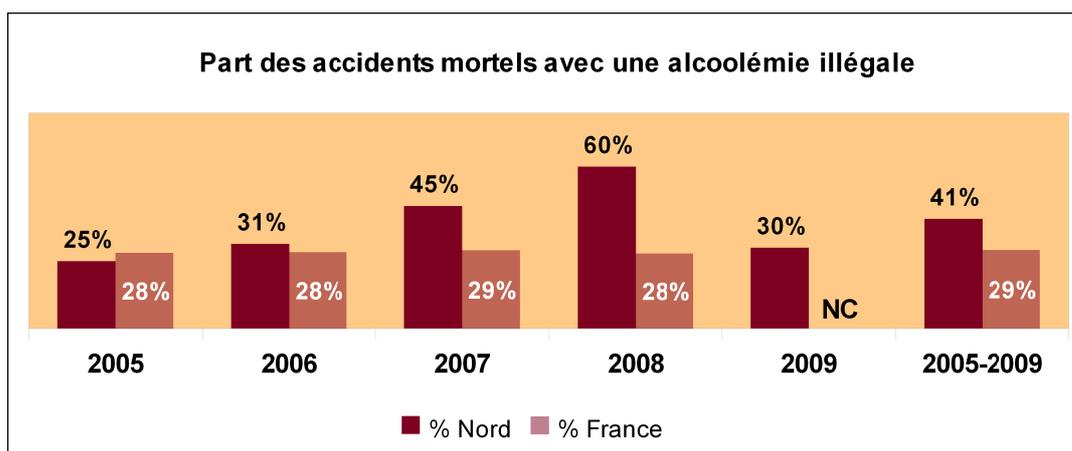
Accidents avec alcoolémie



	Accidents mortels	Accidents au taux d'alcoolémie connu ¹	Accidents au taux d'alcoolémie positif ²	% Nord	% France
2005	137	56	14	25,0 %	28,1 %
2006	112	67	21	31,3 %	28,4 %
2007	98	55	25	45,5 %	29,0 %
2008	90	55	33	60 %	27,9 %
2009	102	50	15	30,0%	NC
2005-2009	663	337	137	40,7%	29,2%

¹ Alcoolémies connues : Usagers dont l'alcoolémie a pu être mesuré.

² Alcoolémies positives : Alcoolémie illégale \geq à 0.5 grammes d'alcool par litre de sang



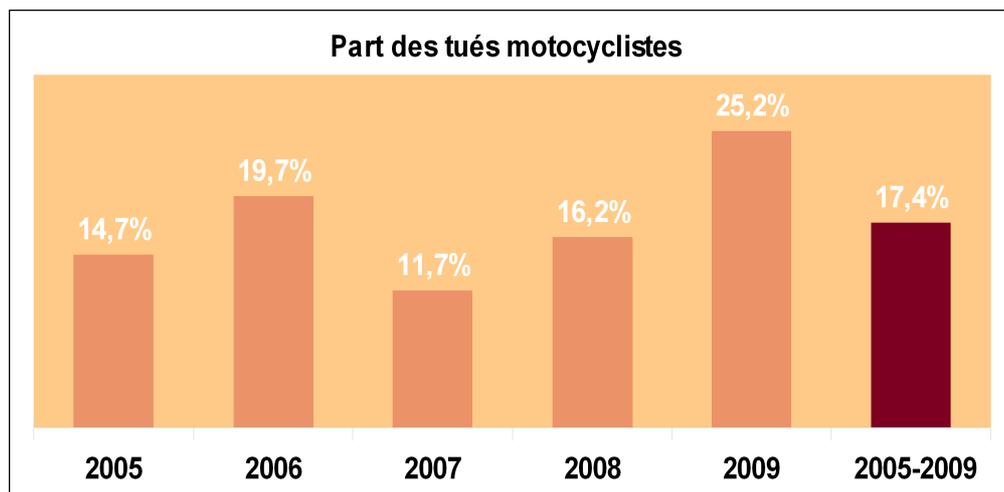
Sur 5 ans, la part des accidents mortels avec au moins un usager ayant une alcoolémie illégale dans le Nord, est supérieure aux estimations nationales. Toutefois, ce phénomène régresse cette année en se rapprochant des résultats nationaux des années précédentes.



Accidentalité des motocyclistes

On entend par motocycliste un usager d'un deux-roues motorisé \geq à 125cm³

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de motocyclistes tués
2005	281	21	423	156	7,5	14,7 %
2006	289	23	441	156	8,0	19,7 %
2007	241	12	386	140	5,0	11,7 %
2008	271	16	421	143	5,9	16,2 %
2009	260	27	255	138	10,4	25,2 %
Total	1 342	99	1 926	733	7,4	17,4 %



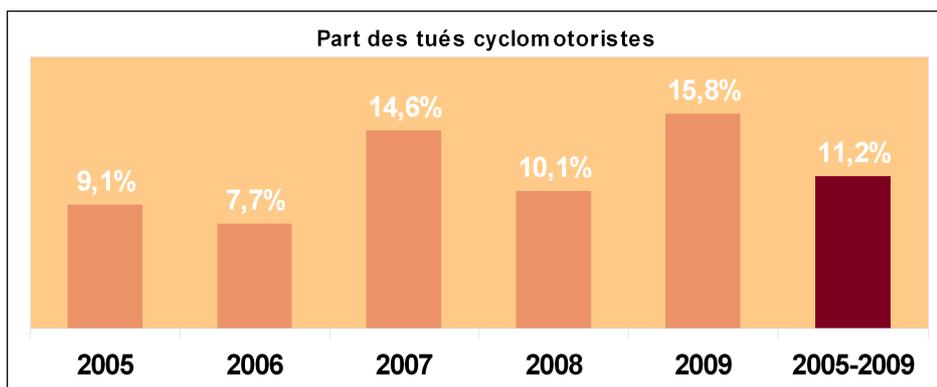
Les accidents de moto, bien que moins nombreux, ont été **particulièrement graves** cette année. La part des motocyclistes tués (**1 tué sur 4**) dépasse largement les taux des années antérieures. En 2009, **27 motocyclistes** sont décédés sur les routes du département.

Accidentalité des cyclomotoristes



On entend par cyclomotoriste un usager d'un deux-roues motorisé \leq à 125cm³

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclomotoristes tués
2005	525	13	565	337	2,5	9,1 %
2006	549	9	609	331	1,6	7,7 %
2007	621	15	677	335	2,4	14,6 %
2008	612	10	688	356	1,6	10,1 %
2009	485	17	501	239	3,51	15,8%
Total	2 792	64	3 040	1 598	2,29	11,2%

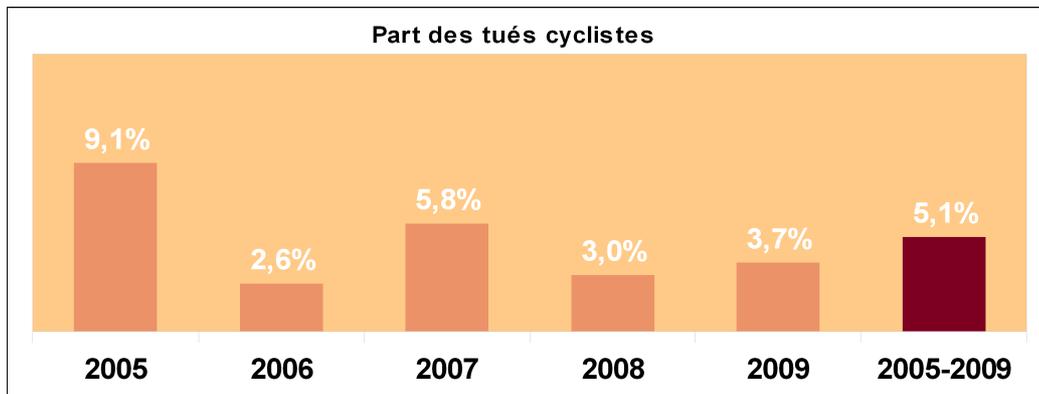


Le nombre de tués concernant ce type d'usager a **fortement augmenté** : **17 cyclomotoristes sont décédés** sur les routes du département en 2009. Ainsi, la part des cyclomotoristes tués en 2009 dépasse toutes celles observées depuis 2005.



Accidentalité des cyclistes

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclistes tués
2005	209	13	203	108	6,2	9,1 %
2006	217	3	217	116	1,4	2,6 %
2007	213	6	212	99	2,8	5,8 %
2008	209	3	210	91	1,4	3,0 %
2009	150	4	156	64	2,7	3,7%
Total	998	29	998	478	2,9	5,1%



Le nombre et la part des cyclistes tués semblent se stabiliser, autour de 3 à 4% des tués. Il convient de noter une **sensible amélioration** surtout par rapport aux années 2005 et 2007.

Poids-lourds et Personnes vulnérables



2009	Nombre d'accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Piéton	17	5	8	4
Cycliste	9	0	6	3
Cyclomotoriste	13	4	6	6
Motocycliste	5	1	3	1
Total	44	10	23	14

Les conflits entre usagers vulnérables et poids-lourds sont **plus nombreux** cette année avec 44 accidents et **10 tués** contre 32 et 2 tués en 2008. 50 % des tués dans ce type d'accident sont des piétons.

Sources photographiques

DDTM du Nord - DSCR

« La sécurité routière dans le Nord – Bilan 2009 » est édité par :

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Nord / Observatoire Départemental de la Sécurité Routière.
Les données de ce bilan sont issues du fichier national des accidents de la circulation routière.

Directeur de la publication :

Philippe LALART

Rédacteur en chef :

Stéphane QUENY

Exploitation des données :

ODSR Nord

Conception graphique et réalisation :

Stéphane QUENY & Stéphane LOPEZ

Reprographie :

DDTM du Nord

Contact mél :

ODSR59.DDTM-59@nord.gouv.fr

ISSN : 2112-1753

Parution : Juillet 2010