

# *La Sécurité Routière dans le Département du Nord*



# Édito

Sécurité Routière, l'année 2011, une nouvelle diminution !

Le département du Nord présente pour l'année 2011 un bilan nuancé. Si le nombre de personnes décédées est en diminution, le nombre d'accidents et de personnes blessées repart à la hausse.

Cette hausse, même minime, contraste avec la baisse continue du nombre des personnes tuées depuis 2005 et confirme la tendance d'accidents moins graves mais plus nombreux.



Les progrès constatés consacrent la pertinence des politiques locales et des actions menées en matière de sécurité routière notamment à partir du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR).

Coordination des acteurs locaux, actions de communication, de prévention et de contrôles sur les routes, formation du conducteur, toutes ces démarches sont menées de front pour améliorer les bilans de sécurité routière.

Une analyse plus fine des résultats est présentée et détaillée dans la suite de ce document. Ce travail permet d'identifier les cibles prioritaires des actions de sensibilisations nécessaires, pour certaines déjà engagées en 2012.

J'émet le souhait que ce bilan établi par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière apportera à tous un éclairage de l'accidentologie dans notre département et permettra à chacun d'agir à son propre niveau contre l'insécurité routière.

Toutes les actions, qu'elles soient nationales, départementales ou locales ont leur place dans cette bataille.

L'installation récente du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR) par le Ministère de l'Intérieur qui, ne s'était pas réuni depuis 2008, témoigne d'ailleurs de la volonté du gouvernement de lutter contre la violence routière et d'évaluer les actions mises en place.

La mobilisation de tous reste essentielle. Elle doit se traduire par un partage équitable de la route, une application stricte des règles du code de la route et plus généralement par l'adoption de comportements responsables et respectueux de tous les usagers.

**P. LALART**

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer - Nord

Directeur de la publication :

Philippe LALART

Rédacteur en chef :

Marie-Céline MASSON

Conception et Réalisation :

Stéphane QUENY

Impression :

Cellule Reprographie

Contact mél :

[ddtm-odsr@nord.gouv.fr](mailto:ddtm-odsr@nord.gouv.fr)

Sources photographiques :

DDTM du Nord

DSCR - François CEPAS

ISSN : 2112-1753

# Caractéristiques départementales-----



**Superficie du  
Département**  
5 743 km<sup>2</sup>

**Population**  
2 572 374 hab.  
(Estimation INSEE-2010)  
**Densité : 448 hab.**  
**au km<sup>2</sup>**  
(118 pour la France)

**Parc de voitures  
de tourisme**  
1 210 170 au 1er  
Janvier 2010  
(Source : MEDDE  
Janv. 2010)

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

\*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.

# ANNEE 2011 – Éléments marquants-----

Données ATB 2007 – 2011



**2011 : 4,0 % des accidents corporels sont mortels**  
2010 : 4,3%

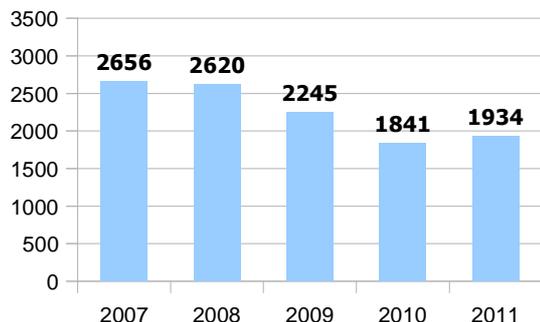
**2011 : +93 accidents corporels**

**2011 : -4 tués +110 blessés**

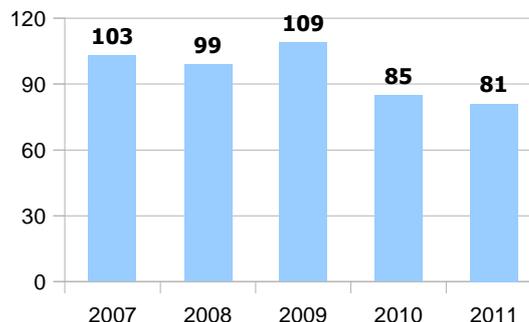
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont Hospitalisés	Gravité*
<b>2007</b>	2 656	98	103	3 406	1 440	3,9
<b>2008</b>	2 620	90	99	3 338	1 355	3,8
<b>2009</b>	2 245	102	109	2 795	1 057	4,9
<b>2010</b>	1 841	79	85	2 236	851	4,6
<b>2011</b>	<b>1 934</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>2 346</b>	<b>944</b>	<b>4,2</b>
<b>2007-2011</b>	<b>11 296</b>	<b>447</b>	<b>477</b>	<b>14 121</b>	<b>5 647</b>	<b>4,2</b>

\* gravité : nombre de tués pour 100 accidents

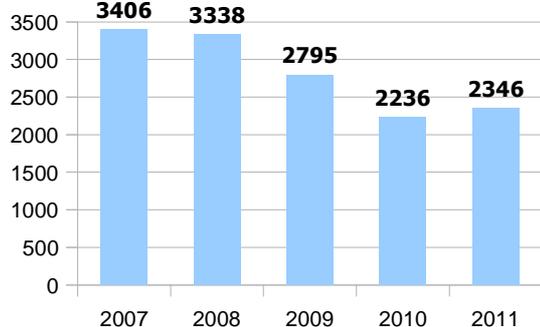
**Accidents corporels**



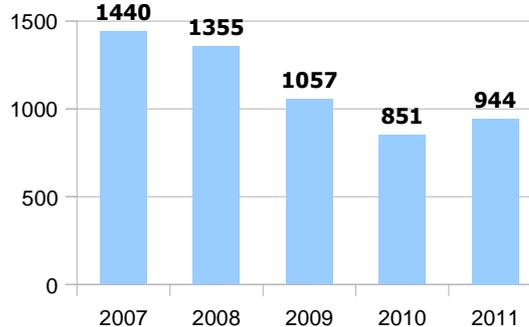
**Tués**



**Blessés**

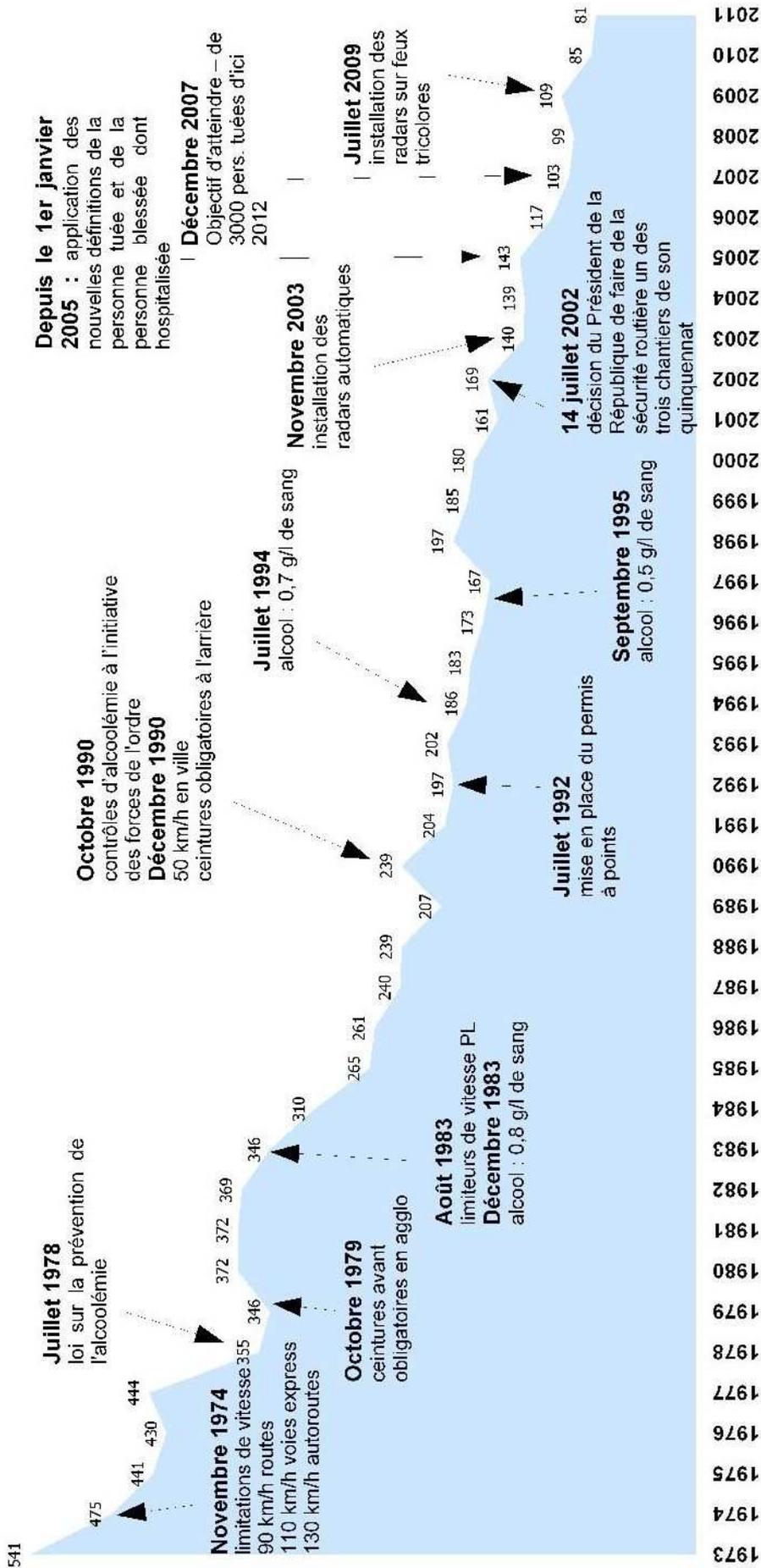


**Blessés hospitalisés**



Malgré une augmentation du nombre d'accidents et de blessés, le nombre de personnes tuées est en baisse (81 en 2011 contre 85 en 2010), ce qui laisse à supposer des caractéristiques d'accidentalité moins graves. Depuis 2007, les baisses de mortalité sont moins significatives que les progrès déterminants qui avaient été enregistrés de 2002 à 2006, suite à l'annonce de la fin des indulgences et du lancement du programme radars en juillet 2002.

# Évolution de la mortalité



En 1972, il était affiché plus de 18 000 morts sur les routes de France (541 en 1973 pour le département). L'Etat crée le premier Comité Interministériel de la sécurité routière (CISR) le 5 juillet 1972 qui définit les grandes orientations de la politique de sécurité routière. En presque 40 ans, les chiffres de la mortalité donnent toute la mesure du chemin parcouru. Pour le Nord, c'est près de 11 627 vies qui ont été épargnées entre 1973 et 2011.

# Accidentalité par tranches d'âge



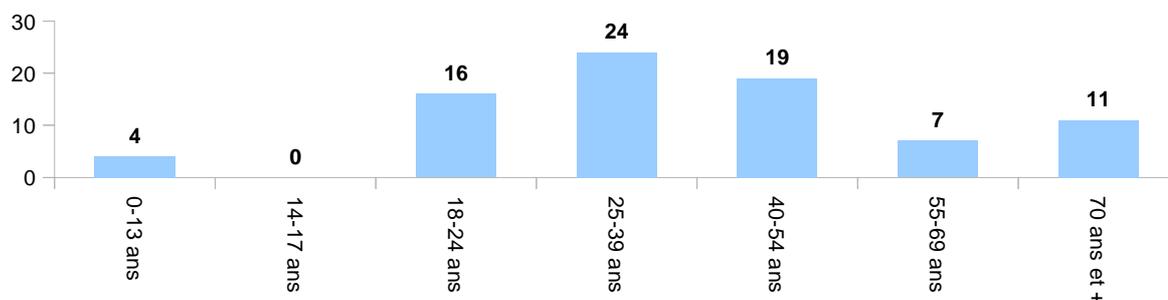
42 % des victimes âgées de 18-24 ans sont des victimes graves

41 % des victimes âgées de 25-39 ans sont des victimes graves

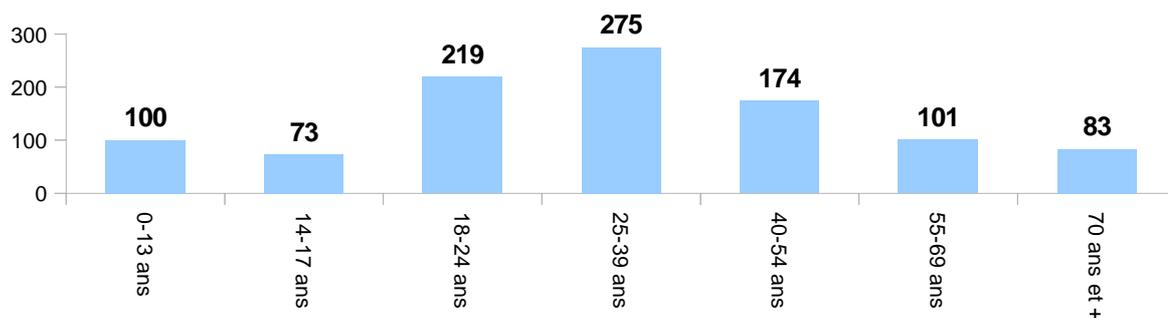
Les 70 ans et + présentent le taux de mortalité le plus important sur l'ensemble des victimes : 7,9 %

2011	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
<b>Personnes tuées</b>	4	0	16	24	19	7	11	<b>81</b>
<b>Blessés hospitalisés</b>	96	73	203	251	155	94	72	<b>944</b>
<b>Victimes graves</b>	<b>100</b>	<b>73</b>	<b>219</b>	<b>275</b>	<b>174</b>	<b>101</b>	<b>83</b>	<b>1025</b>
<b>Blessés légers</b>	169	123	307	397	243	106	57	<b>1402</b>
<b>Total général</b>	<b>269</b>	<b>196</b>	<b>526</b>	<b>672</b>	<b>417</b>	<b>207</b>	<b>140</b>	<b>2427</b>

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



Le nombre de personnes tuées ou victimes graves se situent majoritairement dans la tranche d'âge 25-39 ans.

Toutefois, les valeurs calculées en fonction de la population pour la tranche d'âge 18-24 ans sont majoritaires (80 victimes graves pour 100 000 habitants).

Ces chiffres confirment les moyennes nationales où les accidents de la route sont la première cause de mortalité des 18-24 ans. En 2011, 813 jeunes âgés de 18 à 24 ans sont morts dans un accident de la route. Ils ont été 16 797 à avoir été blessés et 6 039 d'entre eux ont été hospitalisés.

# Accidentalité selon le sexe



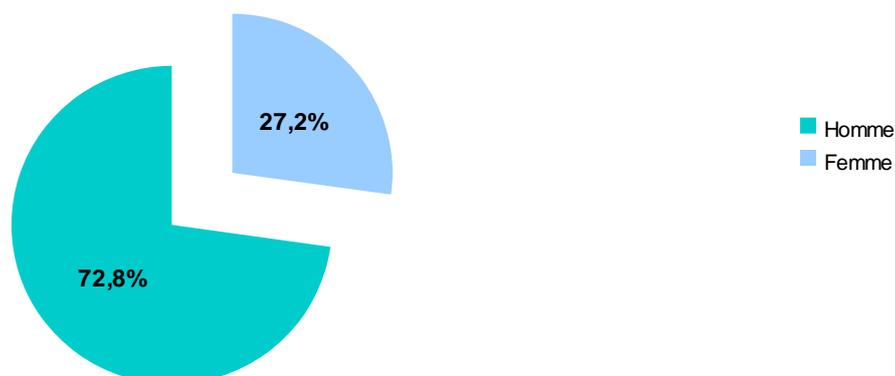
Les hommes  
représentent  
73,1 % des  
conducteurs  
présumés  
responsables

Les femmes  
représentent  
26,9 % des  
conducteurs  
présumés  
responsables

Les parts de  
responsabilité  
homme/femme  
restent stable  
sur la période  
2007-2011

	Conducteurs présumés responsables	Responsabilité présumée			
		masculin		féminin	
		Nombre	Part	Nombre	Part
2007	1 550	1 150	74,2%	400	25,8%
2008	1 328	1 016	76,5%	312	23,5%
2009	1 024	739	72,2%	285	27,8%
2010	1 106	849	76,8%	257	23,2%
2011	1 210	884	73,1%	326	26,9%
2007-2011	6 218	4 638	74,6%	1 580	25,4%

## Répartition de la mortalité par sexe - 2011



Alors que la part des femmes dans la démographie est de 52 %, leur part dans l'accidentalité est nettement moindre.

En 2011, tous modes confondus, le niveau de responsabilité des hommes impliqués dans les accidents corporels est supérieur à celui des femmes. Leur mortalité l'est également. Cette conjoncture a engendré la mise en place, par les assureurs, de tarifs différenciés entre hommes et femmes qui cesseront le 21 décembre 2012.

En effet, le 11 mars 2012, la Cour de Justice Européenne a arrêté sa décision de mettre fin à la pratique de tarifs différenciés considérés comme discriminants.

# Accidentalité par catégories d'usagers-----



Les usagers de Véhicules Légers représentent 44 % des victimes tuées

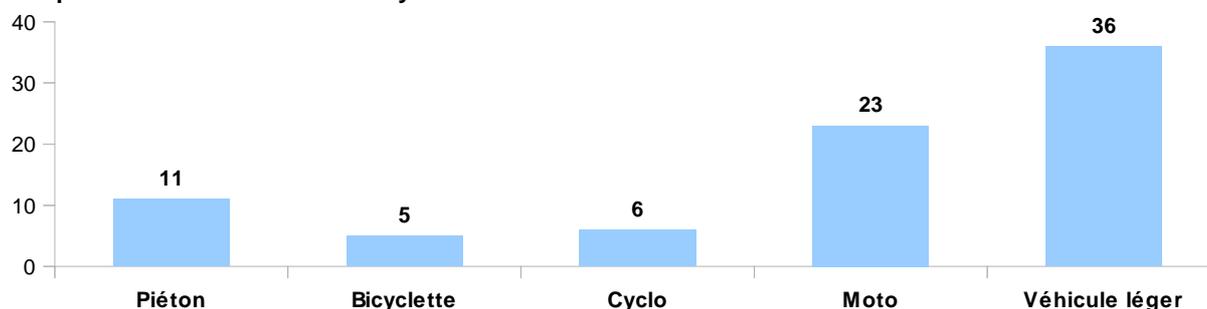
Les 2 roues représentent 42 % des victimes tuées

Après les VL, les piétons sont impliqués dans le plus grand nombre d'accidents

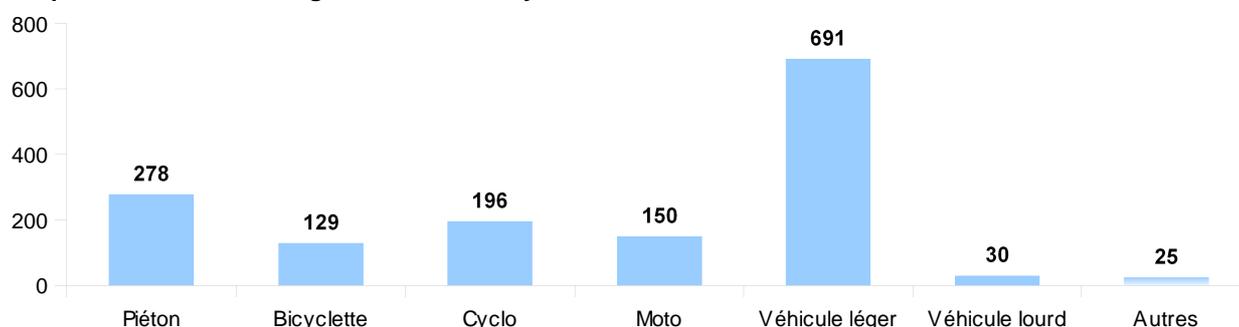
2011	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
<b>Piéton</b>	485	<b>25,1%</b>	11	13,58%	493	267	<b>2,3</b>
<b>Bicyclette</b>	200	<b>10,3%</b>	5	6,17%	195	124	<b>2,5</b>
<b>Cyclo</b>	335	<b>17,3%</b>	6	7,41%	349	190	<b>1,8</b>
<b>Moto</b>	306	<b>15,8%</b>	23	28,40%	290	127	<b>7,5</b>
<b>Véhicule léger</b>	1 685	<b>87,1%</b>	36	44,44%	964	655	<b>2,1</b>
<b>Véhicule lourd</b>	108	<b>5,6%</b>	0	0,00%	30	24	<b>0,0</b>
<b>Autres</b>	47	<b>2,4%</b>	0	0,00%	25	15	<b>0,0</b>
<b>Ensemble</b>	<b>1 934</b>		<b>81</b>	<b>100,00%</b>	<b>2 346</b>	<b>1 402</b>	<b>4,2</b>

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

## Répartition des tués selon le moyen de locomotion



## Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



Les comparaisons entre les différents modes de déplacement sont à nuancer en fonction de la part représentée par chaque catégorie dans le trafic routier. En effet, si la catégorie des motocyclistes représente moins de 2% du trafic, elle enregistre un nombre significatif de personnes tuées (23).

Au niveau national, les deux-roues motorisés représentent un quart des tués. A distance parcourue équivalente, un conducteur de 2 roues-motorisé a 14 fois plus de risque d'être tué qu'un automobiliste.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les piétons

Cette catégorie représente un enjeu inscrit au Document Général d'Orientations 2008-2012

2011 :  
- 5 piétons tués

2011 :  
+52 piétons blessés hospitalisés

## 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
2007	524	21	20	531	298	3,8	19,4%
2008	522	18	18	540	288	3,4	18,2%
2009	485	18	18	492	220	3,7	16,5%
2010	457	16	16	464	174	3,5	18,8%
2011	485	11	11	493	226	2,3	13,6%
2007-2011	2 473	84	83	2 520	1 206	3,4	17,4%

## Age des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	1	2	2	1	5	11
hospitalisés	67	18	13	19	25	40	44	226
victimes graves	67	18	14	21	27	41	49	237
blessés légers	75	25	27	52	40	28	20	267
Total général	142	43	41	73	67	69	69	504

La catégorie des piétons est celle qui bénéficie fortement de la réduction de la mortalité sur les routes depuis 2007 (de l'ordre de 48 % de baisse, avec 11 piétons tués contre 20), ce qui est corroboré par la diminution du taux de gravité de plus de 1,5 point. Ils restent néanmoins un public vulnérable ayant le moins bénéficié des effets de la politique de sécurité routière initiée en 2002.

Les personnes âgées de plus de 70 ans représentent, quant à elles en 2011, 45 % des piétons tués. Leur mortalité tient notamment à leur fragilité physiologique (à atteinte corporelle égale, leur chance de survie est très inférieure à celle d'un jeune adulte). Ils représentent en France 37 % de cette mortalité. Rapprochée à la population, c'est la classe d'âge la plus touchée avec 3,4 tués pour 100 000 habitants.

Pour un piéton tué de cette tranche d'âge, il sera enregistré près de 10 blessés hospitalisés dont 2 garderont des séquelles graves.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les cyclistes

Cette catégorie représente un enjeu inscrit au Document Général d'Orientations 2008-2012

2011 :  
- 2 cyclistes tués

2011 :  
+ 25 cyclistes blessés hospitalisés

## 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
2007	213	6	6	205	95	2,8	5,8%
2008	209	3	3	202	90	1,4	3,0%
2009	152	4	4	146	61	2,6	3,7%
2010	151	7	7	139	46	4,6	8,2%
2011	200	5	5	195	71	2,5	6,2%
2007-2011	925	25	25	887	363	2,7	5,2%

## 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	2	0	0	0	1	1	1	5
hospitalisés	8	8	11	13	12	14	5	71
victimes graves	10	8	11	13	13	15	6	76
blessés légers	22	18	22	25	23	10	4	124
Total général	32	26	33	38	36	25	10	200

L'accidentalité des cyclistes est toujours sous-estimée dans les analyses du fichier BAAC. Les accidents, surtout lorsqu'ils n'impliquent pas un véhicule à moteur, ne font pas toujours l'objet de l'intervention des forces de l'ordre.

En 2011, 10 % des accidents corporels ont impliqué au moins une bicyclette et 6 % des tués sont des cyclistes. L'accidentalité est en légère hausse par rapport à 2007 mais, pendant cette période, la pratique du vélo a connu un essor certain, surtout avec l'apparition des mises à disposition de vélos en ville.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les cyclomotoristes

Cette catégorie représente un enjeu inscrit au Document Général d'Orientations 2008-2012

On entend par cyclomotoriste un usager d'un deux-roues motorisé  $\leq$  à 50 cm<sup>3</sup>

2011 :  
-1 cyclomotoriste tué,  
+29 blessés hospitalisés

### 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
<b>2007</b>	544	10	10	571	275	2	9,7%
<b>2008</b>	527	8	7	558	276	1	7,1%
<b>2009</b>	381	11	11	395	178	3	10,1%
<b>2010</b>	341	7	7	346	130	2	8,2%
<b>2011</b>	335	6	6	349	159	2	7,4%
<b>2007-2011</b>	<b>2 128</b>	<b>42</b>	<b>41</b>	<b>2 219</b>	<b>1 018</b>	<b>2</b>	<b>8,6%</b>

### 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
<b>tués</b>	0	0	0	3	2	1	0	<b>6</b>
<b>hospitalisés</b>	1	33	57	48	14	4	2	<b>159</b>
<b>victimes graves</b>	1	33	57	51	16	5	2	<b>165</b>
<b>blessés légers</b>	5	56	68	39	17	4	1	<b>190</b>
<b>Total général</b>	<b>6</b>	<b>89</b>	<b>125</b>	<b>90</b>	<b>33</b>	<b>9</b>	<b>3</b>	<b>355</b>

Le nombre d'accidents corporels impliquant un cyclomotoriste décroît régulièrement depuis 2007 (-209 accidents). En 2011, il est relativement identique à celui enregistré pour les motocyclistes (cf page suivante- 335 contre 306 pour les motocyclistes).

Le nombre de cyclomotoristes tués en 2011 est moins important que celui constaté en 2007.

La baisse du parc de cyclomoteurs en France a été amorcée en 1980. En 2011, ce parc baisse de -3,8 % par rapport à 2010 pour 145 442 unités. Il s'agit de l'un des plus bas niveau jamais enregistré.

Cette relativité des résultats est aussi à confronter à la part de circulation de ce mode de transport. En 2011, la circulation de cyclomoteur a été estimée par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) à 0,6 % de l'ensemble des kilomètres cumulés parcourus en France.

Ce mode de déplacement (mode privilégié des tranches d'âges 18-24 ans et 25-39 ans) avec la mise en œuvre de l'immatriculation obligatoire et du futur contrôle technique présentera vraisemblablement une baisse continue de son utilisations pour les années à venir.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les motocyclistes

Cette catégorie représente un enjeu inscrit au Document Général d'Orientations 2008-2012

On entend par motocycliste un usager d'un deux-roues motorisé > à 50 cm<sup>3</sup>

**2011 :**  
**+8 motocyclistes tués,**  
**+25 blessés hospitalisés**

### 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
<b>2007</b>	317	17	17	323	186	5,4	16,5%
<b>2008</b>	358	17	19	369	203	5,3	19,2%
<b>2009</b>	367	29	33	361	199	9,0	30,3%
<b>2010</b>	275	15	15	276	138	5,5	17,6%
<b>2011</b>	306	23	23	290	163	7,5	28,4%
<b>2007-2011</b>	<b>1 623</b>	<b>101</b>	<b>107</b>	<b>1 619</b>	<b>889</b>	<b>6,6</b>	<b>22,4%</b>

### 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
<b>tués</b>	0	0	6	8	7	2	0	<b>23</b>
<b>hospitalisés</b>	1	5	43	61	47	6	0	<b>163</b>
<b>victimes graves</b>	1	5	49	69	54	8	0	<b>186</b>
<b>blessés légers</b>	2	6	30	50	34	5	0	<b>127</b>
<b>Total général</b>	<b>3</b>	<b>11</b>	<b>79</b>	<b>119</b>	<b>88</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>313</b>

L'accidentalité des motocyclistes s'est dégradée en 2011 par rapport à 2010. Le nombre de motocyclistes tués augmente en 2011 (+8), avec 23 décès contre 15 en 2010.

En pourcentage, sur l'ensemble des usagers, la part des motocyclistes décédés passe de 18 % en 2010 à 28 % en 2011. Les motocyclistes décèdent sur la route dans deux cas sur trois lors de collision avec un tiers. En 2011, sur l'ensemble des usagers, 26 % des tués et 16 % des blessés hospitalisés motocyclistes étaient âgés entre 18 et 54 ans.

En France, le parc motocycliste, en constante augmentation, représente 3,8 % du parc total des véhicules motorisés en circulation.

Les usagers de deux-roues motorisés sont vulnérables, principalement en raison de la faible protection générée par l'absence de carrosserie et la stabilité précaire du véhicule. Leur vitesse pratiquée est toutefois supérieure à celle des automobilistes : 5 km/h en plus, de jour, tous réseaux confondus.

# Accidentalité des autres usagers-----



## Les automobilistes

**2011 :**  
36  
automobilistes  
Tués  
Valeur identique  
à 2010

**2011 :**  
+29 blessés  
hospitalisés

**2011 :**  
implication dans  
87 % des  
accidents  
corporels

## 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
<b>2007</b>	2 335	68	45	1 602	531	1,9	43,7%
<b>2008</b>	2 297	75	51	1 589	470	2,2	51,5%
<b>2009</b>	1 948	72	43	1 331	376	2,2	39,4%
<b>2010</b>	1 617	57	36	935	318	2,2	42,4%
<b>2011</b>	1 685	59	36	964	309	2,1	44,4%
<b>2007-2011</b>	<b>9 882</b>	<b>331</b>	<b>211</b>	<b>6 421</b>	<b>2 004</b>	<b>2,1</b>	<b>44,2%</b>

## 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
<b>tués</b>	2	0	9	11	7	2	5	<b>36</b>
<b>hospitalisés</b>	17	9	77	103	55	28	20	<b>309</b>
<b>victimes graves</b>	<b>19</b>	<b>9</b>	<b>86</b>	<b>114</b>	<b>62</b>	<b>30</b>	<b>25</b>	<b>345</b>
<b>blessés légers</b>	62	14	156	216	121	58	28	<b>655</b>
<b>Total général</b>	<b>81</b>	<b>23</b>	<b>242</b>	<b>330</b>	<b>183</b>	<b>88</b>	<b>53</b>	<b>1000</b>

Le nombre d'automobilistes tués (36) est égal à celui de 2010. En 2011, les voitures sont impliquées dans 87 % des accidents corporels et leurs usagers représentent 44 % de la mortalité routière. Ces parts sont en baisse régulière et témoignent du ciblage réussi de la politique de sécurité routière pour cette catégorie. Alors que le nombre de blessés hospitalisés baisse légèrement (-9), celui des accidents (+68) et du total des blessés (+29) est en augmentation.

En considérant l'âge des victimes automobilistes, la tranche d'âge 18-24 ans est encore une fois la plus touchée avec un ratio de 32 (contre 63 en France) victimes graves pour 100 000 personnes de cette tranche d'âge.

Parmi toutes les mesures mises en place, l'installation des radars automatiques est celle qui a permis de sauver le plus grand nombre de vie au cours des dernières années. Les études menées montrent une baisse d'environ 60 % de la mortalité routière dans les zones à proximité de radars depuis leur installation.

# Accidentalité des autres usagers-----



## Les usagers poids-lourds

Cette catégorie représente un enjeu inscrit au Document Général d'Orientations 2008-2012

2011 :  
-3 usagers  
Tués  
par rapport à  
2010

2011 :  
-20 blessés  
Hospitalisés  
Par rapport  
à 2010

### 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
2007	197	21	3	124	28	1,5	2,9%
2008	206	11	1	44	8	0,5	1,0%
2009	131	13	0	32	6	0,0	0,0%
2010	115	17	3	43	26	2,6	2,8%
2011	108	14	0	30	6	0,0	0,0%
2007-2011	757	76	7	273	74	0,9	8,6%

### Age des victimes

Usagers PL	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	0	0	0
hospitalisés	1	0	1	3	0	0	1	6
victimes graves	1	0	1	3	0	0	1	6
blessés légers	2	3	3	12	3	0	1	24
Total général	3	3	4	15	3	0	2	30

Aucun décès parmi les usagers poids-lourds n'a été enregistré en 2011. Tous les indicateurs sont en baisse, aussi bien en terme d'accidents, de victimes conducteurs ou passagers de poids-lourds. 6 % des accidents corporels ont impliqué un poids-lourd en 2011. Cette part est en constante diminution depuis 2007.

# Accidentalité selon l'environnement-----



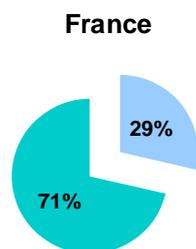
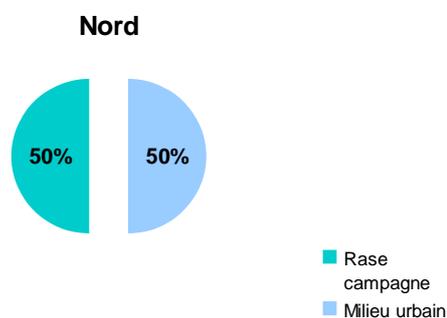
83 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain

52 % des accidents corporels se produisent en milieu urbain de + de 20 000 hab

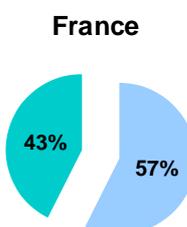
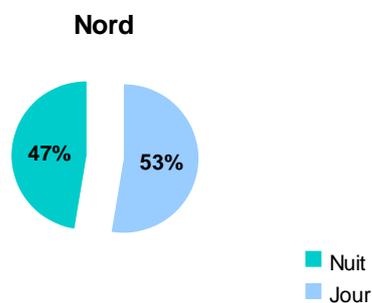
69 % des accidents corporels se produisent de jour

2011		Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	336	39	42	460	260
	Urbain de - 5 000 hab	160	7	7	192	117
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	428	15	15	503	229
	Urbain + de 20 000 hab	1010	17	17	1191	338
	<b>Total</b>	<b>1934</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>2346</b>	<b>944</b>
Luminosité	Nuit	599	37	39	770	347
	Jour	1 335	41	42	1 576	597
	<b>Total</b>	<b>1 934</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>2 346</b>	<b>944</b>

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée



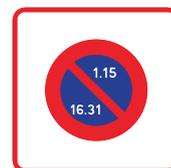
Répartition des accidents mortels selon la luminosité



Les accidents mortels se répartissent à parts égales entre les zones urbaines et hors-agglomération. Ce partage est différent du reste du territoire français (72% des accidents mortels en rase campagne pour la France) du fait de la forte urbanisation du département. Dans le Nord, plus de la moitié des accidents corporels (1 010 sur 1 934) se produisent dans les agglomérations de plus de 20 000 habitants.

Comme pour la France, les accidents mortels se produisent majoritairement de jour. Les accidents corporels se produisent 7 fois sur 10 de jour au niveau départemental.

# Accidentalité temporelle



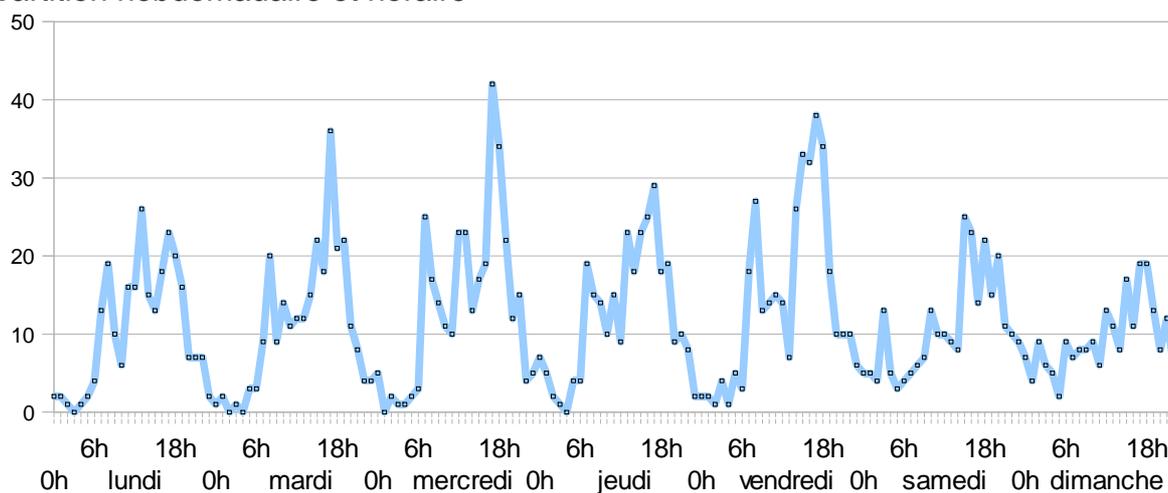
**Avril : 3 accidents mortels**

**Mai : 11 accidents mortels, 213 accidents corporels**

**Août : 105 accidents corporels**

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	145	5	5	177	64
Février	129	7	7	152	59
Mars	160	11	11	184	76
Avril	175	3	3	217	88
Mai	213	6	6	249	96
Juin	177	9	9	208	75
Juillet	141	6	6	192	75
Août	105	8	8	131	50
Septembre	166	7	7	205	84
Octobre	175	5	5	215	100
Novembre	165	5	8	184	74
Décembre	183	6	6	232	103
<b>Total</b>	<b>1934</b>	<b>78</b>	<b>81</b>	<b>2346</b>	<b>944</b>

## Répartition hebdomadaire et horaire



On observe 2 pics, avec 213 accidents corporels en mai 2011 et 11 accidents mortels en mars 2011. Ce qui fait du printemps la période la plus accidentogène, suivi dans une moindre mesure par les mois d'automne.

On observe un pic quotidien plus prononcé des accidents aux alentours de 18h00, au regard de l'importance du trafic auquel s'ajoute le facteur fatigue.

Il existe également un pic moins marqué mais réel dans la tranche horaire 8h00-9h00 correspondant vraisemblablement aux déplacements domicile-travail.

# Accidents avec une alcoolémie illégale-----



**Cette  
problématique  
est un enjeu  
du Document  
Général  
d'Orientations  
2008-2012**

**20 % des  
accidents  
corporels sont  
en présence  
d'alcool**

**42 % des  
accidents  
mortels sont  
en présence  
d'alcool**

	Accidents corporels	Accidents corporels au taux connu <sup>1</sup>	Accidents corporels avec alcoolémie illégale <sup>2</sup>	Part des accidents corporels avec alcool Nord	Part des accidents corporels avec alcool France
<b>2007</b>	2656	1669	229	13,7%	10,2%
<b>2008</b>	2620	1541	238	15,4%	10,0%
<b>2009</b>	2245	1226	190	15,5%	10,5%
<b>2010</b>	1841	1073	178	16,6%	10,5%
<b>2011</b>	1934	1004	203	20,2%	10,6%
<b>2007-2011</b>	<b>11296</b>	<b>6513</b>	<b>1038</b>	<b>15,9%</b>	<b>10,3%</b>

Nota: Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels avec au moins un usager en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels où les mesures de dépistage sont connues

	Accidents mortels	Accidents mortels à taux connu <sup>1</sup>	Accidents mortels avec alcoolémie illégale <sup>2</sup>	Part des accidents mortels avec alcool Nord	Part des accidents mortels avec alcool France
<b>2007</b>	98	55	25	45,5%	29,2%
<b>2008</b>	90	55	33	60,0%	23,1%
<b>2009</b>	102	50	15	30,0%	24,7%
<b>2010</b>	79	43	14	32,6%	24,8%
<b>2011</b>	78	45	19	42,2%	24,7%
<b>2007-2011</b>	<b>447</b>	<b>248</b>	<b>106</b>	<b>42,7%</b>	<b>25,2%</b>

Nota: Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents mortels avec au moins un usager en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents mortels où les mesures de dépistage sont connues

Le nombre d'accidents corporels avec au moins un usager en alcoolémie illégale (203) augmente en 2011 (+25 par rapport à 2010). Ils constituent 20% des accidents à taux connu ou mesuré dans le département. C'est une part nettement supérieure à celle de la France (10,6% en 2011).

Le nombre d'accidents mortels avec au moins un usager en alcoolémie illégale (19) augmente en 2011 (+5 par rapport à 2010). Ils constituent 42% des accidents à taux connu ou mesuré dans le département. C'est une part nettement supérieure à celle de la France (25% en 2011).

Le risque, pour un conducteur, d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 lorsqu'il a un taux d'alcool positif.

En France, l'alcool est la première cause de mortalité sur les routes. Plus de 3 personnes meurent chaque jour sur la route dans des accidents dont l'une des causes est la consommation excessive d'alcool.

L'alcool est responsable de près de 31 % des morts sur la route, soit 1 221 personnes tuées en 2011 au niveau national.

Il faut rappeler que s'agissant des condamnations pour homicide ou blessures involontaires, si le conducteur était en état alcoolique au moment de l'accident, l'emprisonnement est prononcée dans 84 % des cas.

<sup>1</sup> Alcoolémies connues : Usagers dont l'alcoolémie a pu être mesuré.

<sup>2</sup> Alcoolémies positives : Alcoolémie illégale  $\geq$  à 0.5 grammes d'alcool par litre de sang

# Accidentalité selon l'ancienneté du permis----

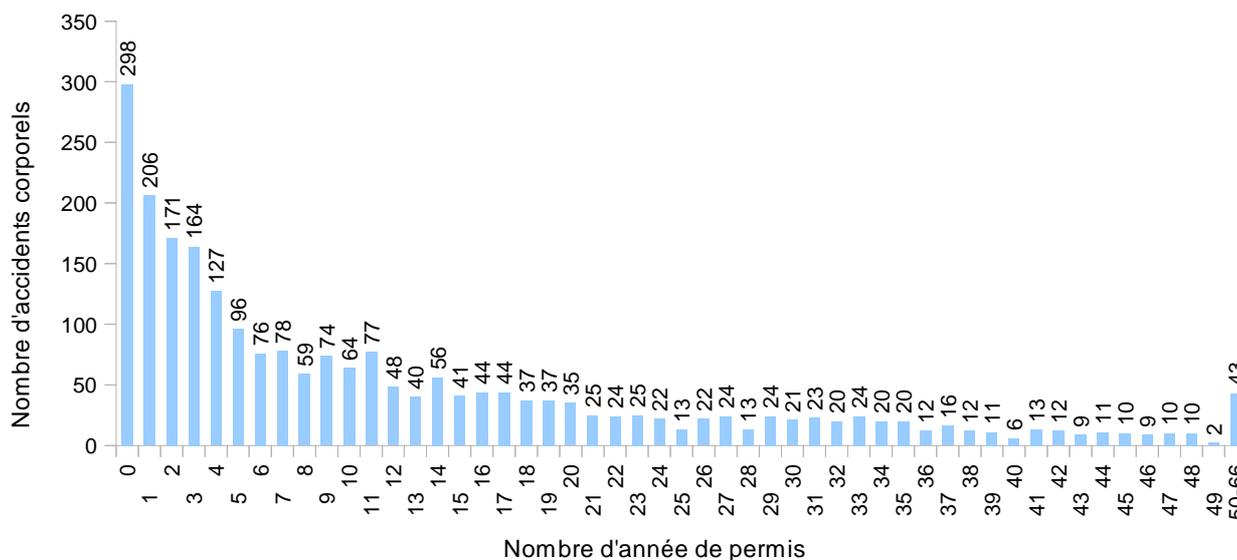


**1 708 accidents corporels-  
73 mortels parmi les détenteurs d'un permis**

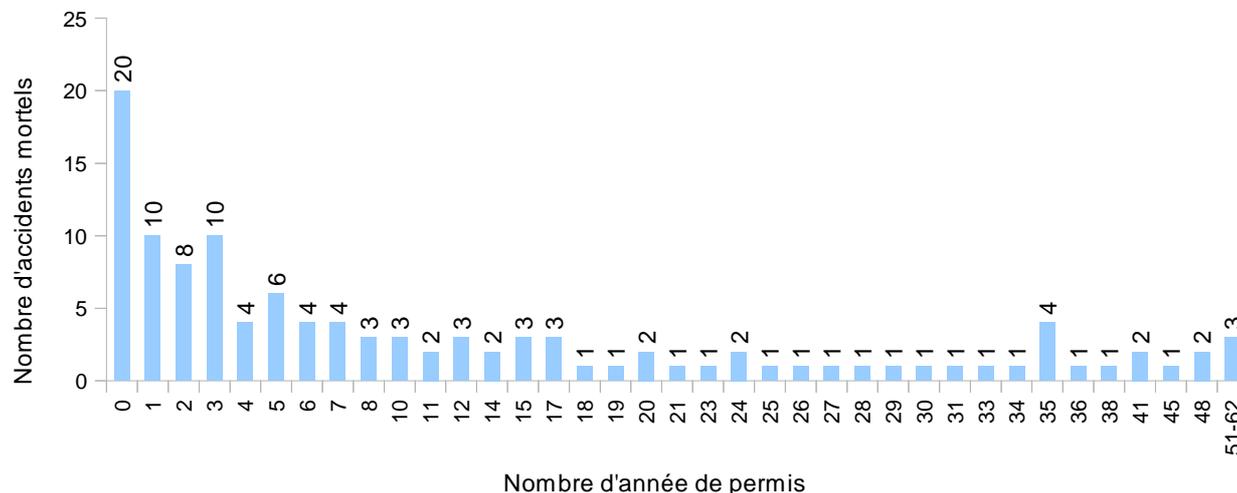
**17 % des accidents corporels sont en présence d'un usager ayant moins d'un an de permis**

**27 % des accidents mortels sont en présence d'un usager ayant moins d'un an de permis**

**Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des usagers impliqués**



**Accidents mortels en fonction de l'ancienneté du permis des usagers impliqués**



Tout nouveau permis de conduire obtenu est un permis probatoire depuis 2004. Il est doté d'un capital de 6 points. La période probatoire dure 3 ans durant laquelle le permis est crédité de 2 points chaque année, si aucune infraction n'est relevée. Toutefois, pour ceux qui ont pratiqué l'apprentissage anticipé à la conduite, la période probatoire est réduite à deux ans.

Les 5 premières années de détention du permis constituent la période la plus accidentogène La constatation est la même pour les accidents mortels en ce qui concerne les permis de conduire de moins de 4 ans. L'examen du permis de conduire est le premier examen de France avec plus de 1,5 million de candidats par an. La conduite accompagnée est reconnue comme la meilleure formation.

# Les accidents par arrondissement-----



Bilan des accidents par arrondissement du 1er janvier au 31 Décembre 2011

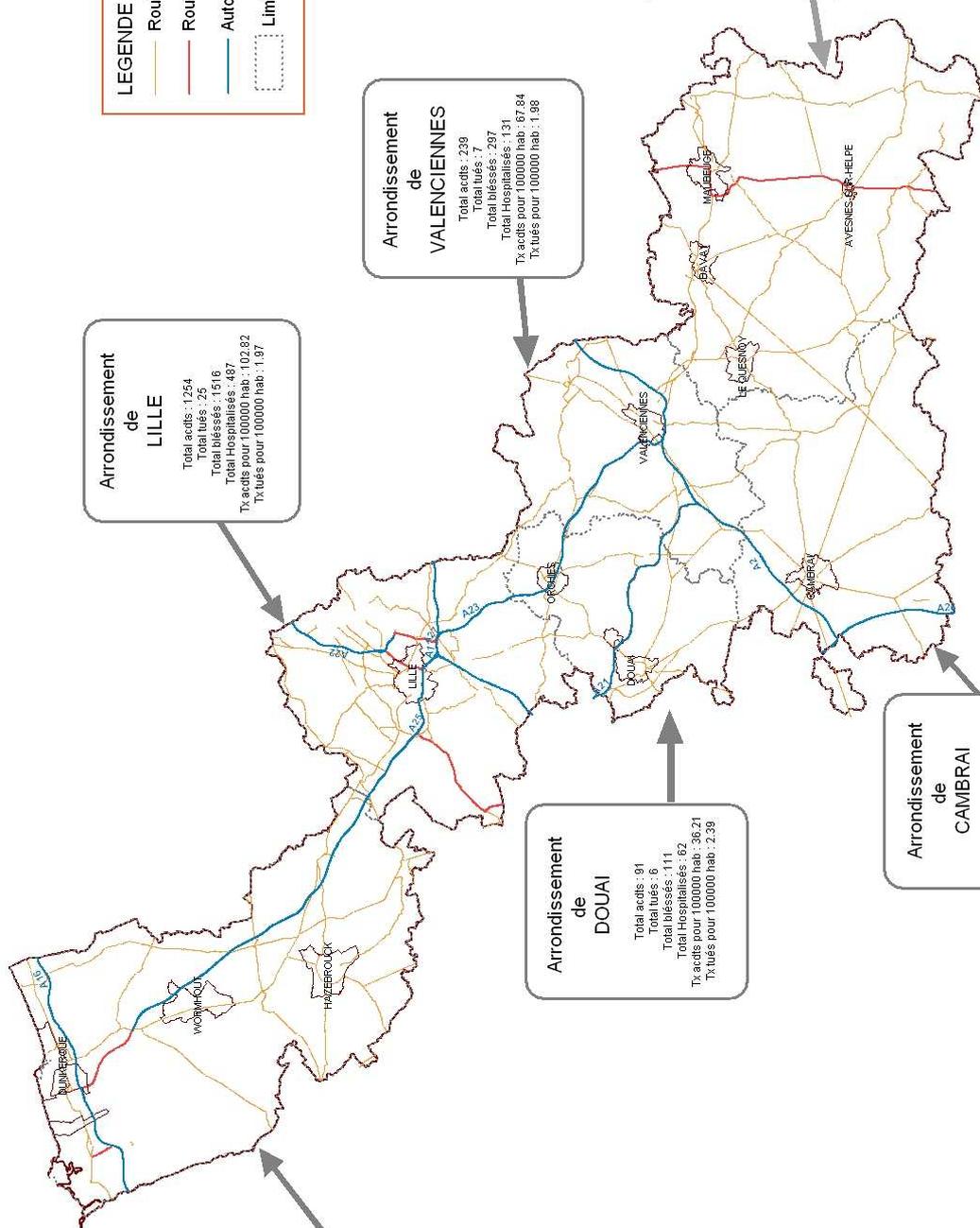


Direction  
Départementale  
des Territoires  
et de la Mer du Nord



**LEGENDE**

- Route Départementale
- Route Nationale
- Autoroute
- Limite Arrondissement



**Arrondissement de LILLE**

Total accts : 1254  
Total tués : 25  
Total blessés : 1516  
Total Hospitalisés : 487  
Tx accts pour 100000 hab : 102,82  
Tx tués pour 100000 hab : 1,97

**Arrondissement de DUNKERQUE**

Total accts : 212  
Total tués : 19  
Total blessés : 265  
Total Hospitalisés : 148  
Tx accts pour 100000 hab : 55,30  
Tx tués pour 100000 hab : 4,43

**Arrondissement de VALENCIENNES**

Total accts : 239  
Total tués : 7  
Total blessés : 287  
Total Hospitalisés : 131  
Tx accts pour 100000 hab : 67,84  
Tx tués pour 100000 hab : 1,98

**Arrondissement de DOUAI**

Total accts : 91  
Total tués : 6  
Total blessés : 111  
Total Hospitalisés : 62  
Tx accts pour 100000 hab : 30,21  
Tx tués pour 100000 hab : 2,39

**Arrondissement de CAMBRAI**

Total accts : 52  
Total tués : 9  
Total blessés : 59  
Total Hospitalisés : 44  
Tx accts pour 100000 hab : 132,15  
Tx tués pour 100000 hab : 5,56

**Arrondissement de AVESNES S HELPE**

Total accts : 86  
Total tués : 15  
Total blessés : 99  
Total Hospitalisés : 72  
Tx accts pour 100000 hab : 35,97  
Tx tués pour 100000 hab : 6,27

Service Sécurité Risques et Crises  
Sécurité Routière et Gestion de Crise  
Sources : Bb carto © IGN 2009 - CONCERTO  
Ech : 1 / 500000 ème Date : 25 / 04 / 2012

## ■ **LE FICHER ACCIDENT**

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

**1. les caractéristiques de l'accident** : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques, type de collision, etc

**2. les lieux de l'accident** : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes, aménagement-infrastructure, etc

**3. les véhicules impliqués dans l'accident** : catégorie, type mine, obstacle fixe ou mobile heurté, type de manœuvre avant l'accident, etc...

**4. les usagers impliqués** : âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, gravité, catégorie – conducteur, passager ou piéton, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité, etc...

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

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

## ■ **LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATOIRE**

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

### **1 - La connaissance de l'insécurité routière**

L'ODSR est chargé de la qualité globale des données en terme d'exhaustivité de la base accidents. Pour cela, il s'appuie sur le logiciel Concerto® (*applicatif S.I.G. Système d'Information Géographique*) et l'application Portail Accidents (serveur Web).

### **2 - L'analyse de l'accidentologie au niveau départemental**

L'ODSR contribue à améliorer la connaissance de l'accidentologie au niveau du département en réalisant entre autres des diagnostics, des évaluations des actions menées au niveau local, mais également en cherchant à améliorer les méthodologies d'analyse.

### **3 - La diffusion de la connaissance**

Périodiquement, l'ODSR réalise des productions en valorisant et diffusant une compilation des données qu'il recense. La synthèse des statistiques fait l'objet de bulletins de suivi mensuels et d'un bilan annuel.

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

Le bilan 2011 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.