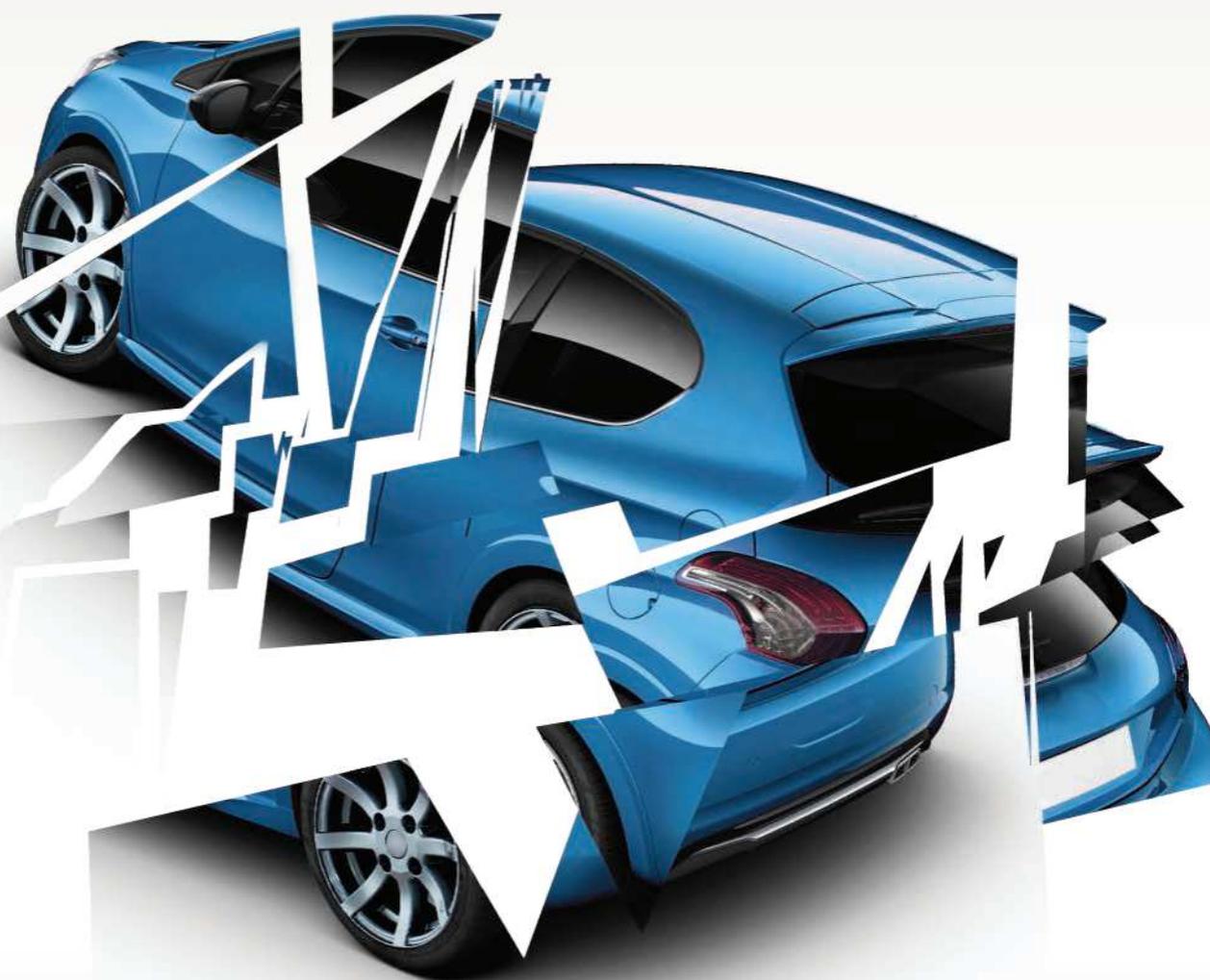


La sécurité routière dans le Département du Nord

# Bilan 2015

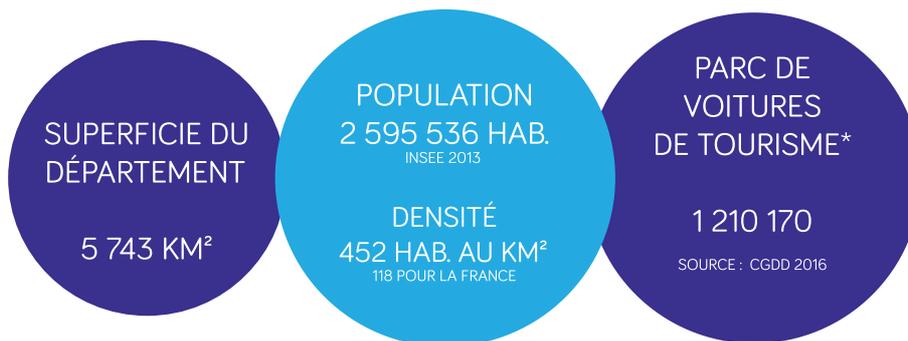


PRÉFET DU NORD

**ODSR**  
Observatoire  
Départemental  
de Sécurité  
Routière

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE**  
**TOUS RESPONSABLES**





\*Véhicules d'un âge inférieur ou égale à 15 ans au 1er janvier 2016 (Source - Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable - CGDD)

Longueur de réseau au 01/01/2016 (Source INSEE)	Total (en km)
<b>Autoroutes*</b>	<b>291</b>
<b>Routes nationales</b>	<b>90</b>
<b>Routes départementales</b>	<b>5 312</b>
<b>Voies communales</b>	<b>10 095</b>

\*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 2015

## ÉLÉMENTS MARQUANTS

Données ATBH\* 2011 - 2015

LES ACCIDENTS DE PLUS EN PLUS GRAVES  
8 TUÉS POUR 100 ACCIDENTS EN 2015

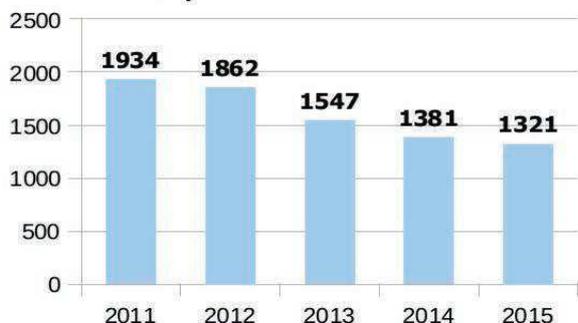
+ 16 TUÉS ENTRE 2013 ET 2014  
+ 17 TUÉS ENTRE 2014 ET 2015

VICTIMES GRAVES  
1095 EN 2015  
CONTRE  
1003 EN 2014

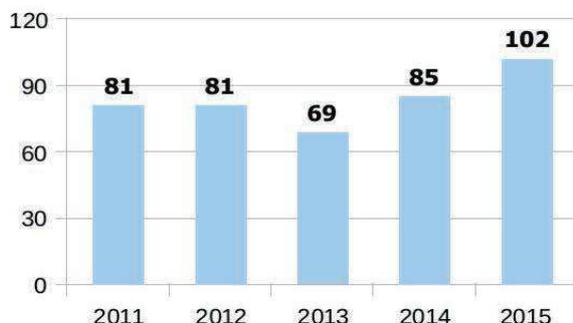
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
<b>2011</b>	1 934	78	81	2 344	948	4,2
<b>2012</b>	1 862	74	81	2 295	993	4,4
<b>2013</b>	1 547	64	69	1 950	844	4,5
<b>2014</b>	1 381	81	85	1 728	918	6,2
<b>2015</b>	1 321	92	102	1 602	993	7,7
<b>2011-2015</b>	<b>8 045</b>	<b>389</b>	<b>418</b>	<b>9 919</b>	<b>4 696</b>	<b>5,2</b>

\* gravité : nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

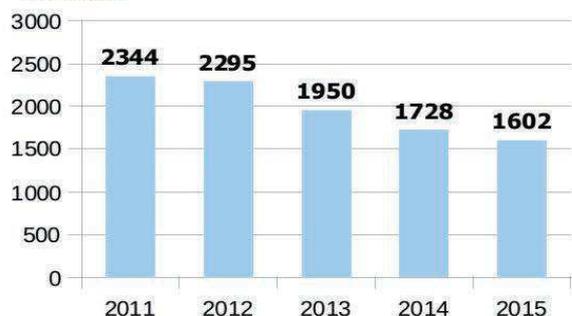
### Accidents corporels



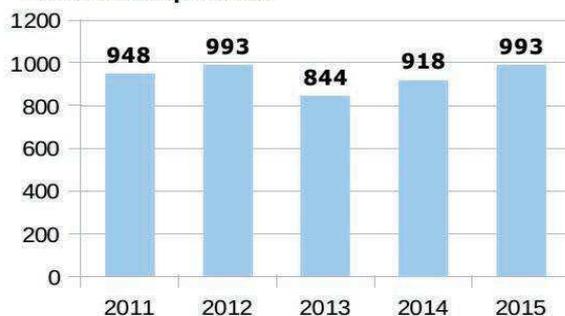
### Tués



### Blessés



### Blessés hospitalisés



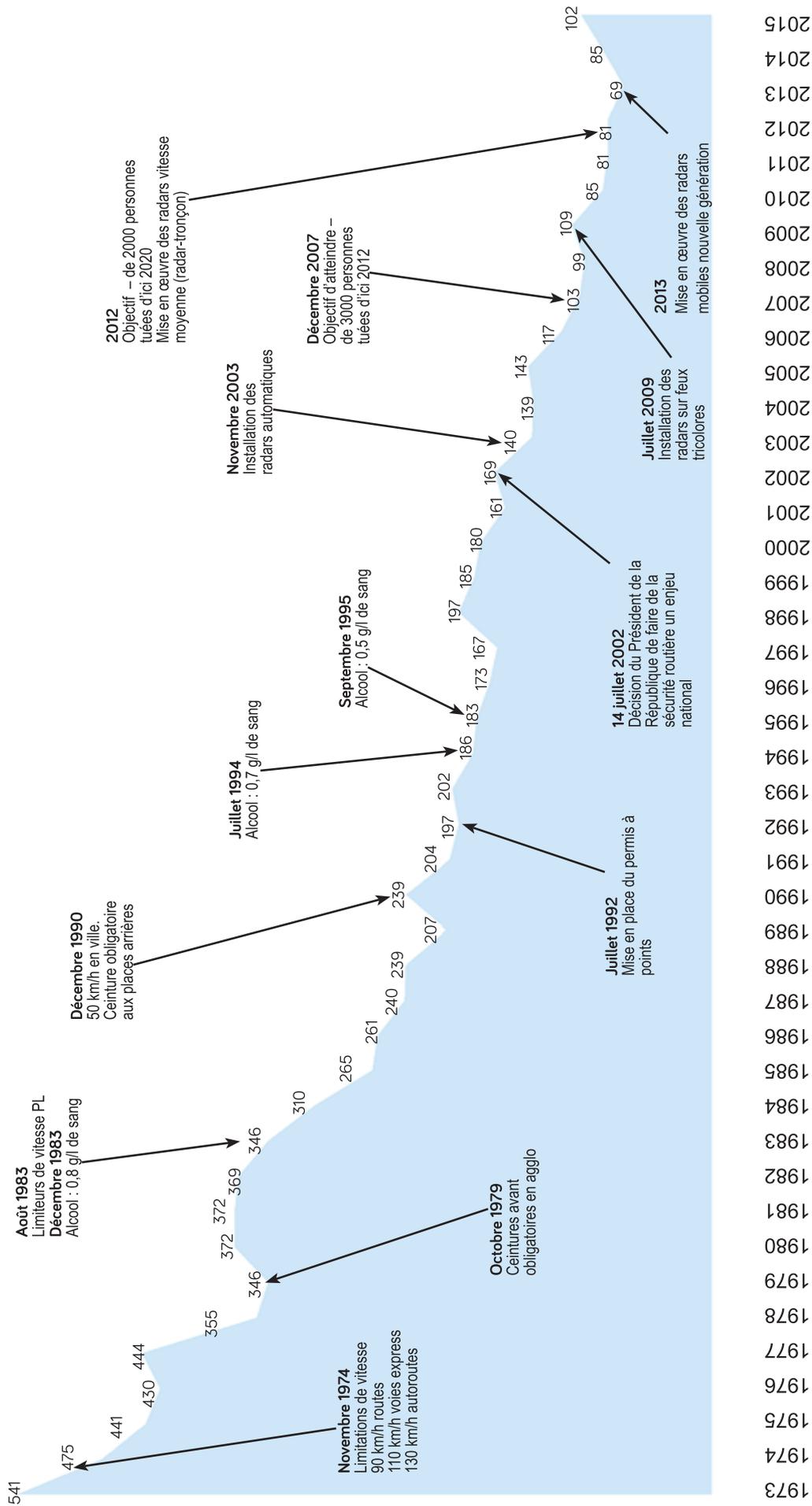
\* ATBH : Accidents - Tués - Blessés - Blessés Hospitalisés (+ de 24h)

Cette année le département du Nord se distingue du reste du territoire national avec une forte augmentation du nombre de personnes tuées (+20,0 % contre +2,3 %). 102 personnes sont décédées en 2015, soit 17 victimes supplémentaires.

C'est la première fois depuis 2009 (109) que la centaine de décès est dépassée. Le taux de gravité augmente

significativement par rapport à 2014 (+1,5 points) et s'approche des 8 tués pour 100 accidents. Les autres indicateurs baissent à l'exception du nombre de blessés hospitalisés en hausse de 8 %. Au niveau national, ces 3 indicateurs sont en baisse.

# ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ



Après douze années de baisse continue, la mortalité routière a augmenté de 3,5% en 2014. En 2015, cette mauvaise tendance ne s'est pas infléchie. 3 461 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine, soit 77 personnes de plus qu'en 2014. La mortalité routière est ainsi en légère hausse (+2,3 %) par rapport à l'année 2014.

Un relâchement des comportements des usagers de la route est notamment mis en

avant par l'ONISR, pour expliquer la hausse continue de la mortalité routière. Face à un bilan préoccupant, un plan d'urgence de 26 mesures est établi pour la sécurité routière, dont 19 ont déjà été mises en œuvre. L'objectif fixé reste bien de descendre en dessous des 2 000 tués sur nos routes à l'horizon 2020. Il ne pourra être tenu que si deux éléments indissociables sont réunis : la responsabilité des conducteurs et l'action déterminée des pouvoirs publics.

# ACCIDENTALITÉ PAR TRANCHE D'ÂGE

page 6

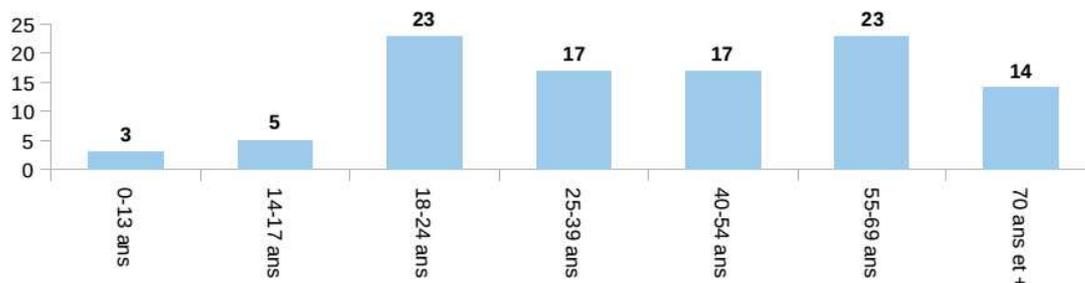
LA  
MORTALITÉ  
DES 18-24 ANS  
AUGMENTE À  
NOUVEAU  
(+ 9 TUÉS PAR  
RAPPORT À  
2014)

LES DÉCÉDÉS  
DE PLUS  
DE 40 ANS  
DEVIENNENT  
MAJORITAIRES

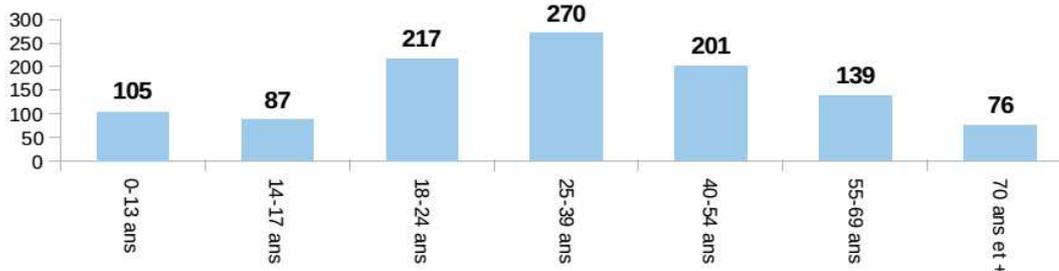
+ 9 TUÉS  
ÂGÉS ENTRE  
55 ET 69 ANS  
PAR RAPPORT À  
2014

2015	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>	3	5	23	17	17	23	14	<b>102</b>
Blessés hospitalisés	102	82	194	253	184	116	62	<b>993</b>
<b>Victimes graves</b>	105	87	217	270	201	139	76	<b>1095</b>
Blessés légers	65	38	122	204	101	65	14	<b>609</b>
<b>Total général</b>	<b>170</b>	<b>125</b>	<b>339</b>	<b>474</b>	<b>302</b>	<b>204</b>	<b>90</b>	<b>1704</b>

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



Entre 2015 et 2014, la hausse du nombre de personnes tuées est forte pour les tranches d'âge 18-24 ans et 55-69 ans, avec pour chacune 9 décès supplémentaires. Le nombre de jeunes tués augmente à nouveau après 2 baisses en 2013 et 2014. Le nombre de tués âgés entre 55 et 69 ans augmente depuis 5 ans.

Seules les tranches d'âges 25-39 ans (-5), 70 ans et plus (-2) enregistrent un nombre de décès en baisse par rapport à 2014.

La tendance de fond marque une augmentation de l'âge des personnes décédées. Pour la deuxième année consécutive, 2015 enregistre un nombre de personnes tuées âgées de plus de 40 ans (54) supérieur à celui des personnes décédées de moins de 40 ans (48).

C'est une tendance significative amorcée depuis 2013.

Le nombre de victimes graves augmente entre 2015 et 2014, à l'exception des tranches d'âge 14-17 ans et les seniors de 70 ans et plus. Les hausses les plus importantes concernent les 18-24 ans (+18 %) et les 40-54 ans (+14 %). La hausse concernant les 18-24 ans est bien supérieure à celle de 6,4 % enregistrée au niveau national.

Le nombre de victimes graves augmente entre 2015 et 2014, à l'exception des tranches d'âge 14-17 ans et les seniors de 70 ans et plus. Les hausses les plus importantes concernent les 18-24 ans (+18 %) et les 40-54 ans (+14%). La hausse concernant les 18-24 ans est bien supérieure à celle de 6,4 % enregistrée au niveau national.



# ACCIDENTALITÉ

## SELON LE SEXE

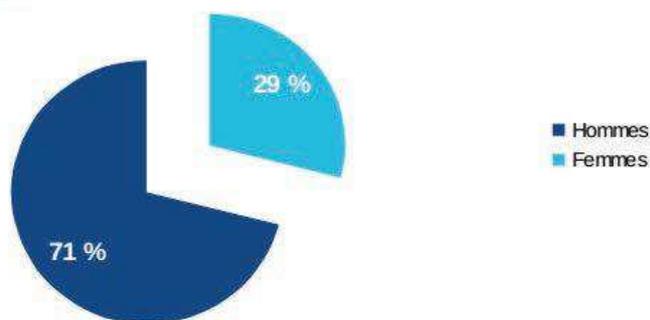
PLUS DE 7  
USAGERS TUÉS  
SUR 10  
SONT  
DES HOMMES

LA PART DE  
FEMMES TUÉES  
AUGMENTE  
DE 4 POINTS

PLUS DE  
4 FEMMES TUÉES  
SUR 10  
SONT  
DES PASSAGERS

Nombre total de tués	Hommes	Femmes
2011	59	22
2012	57	24
2013	53	16
2014	64	21
2015	72	30
<b>Total</b>	<b>305</b>	<b>113</b>

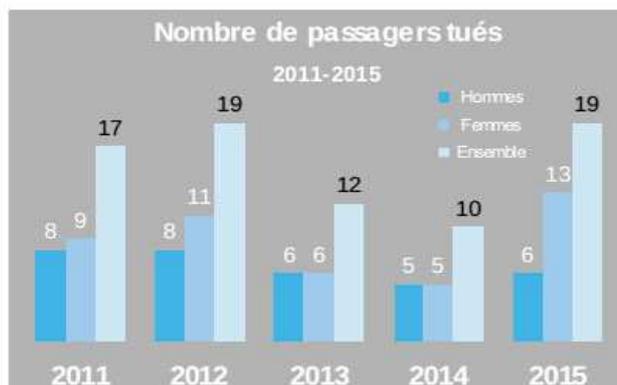
Répartition de la mortalité par sexe -2015



Entre 2010 et 2015, la part de décès selon le sexe connaît des variations importantes par rapport à ce qui est constaté au niveau européen.

Répartition de la mortalité des passagers selon le sexe -2015

Passagers tués	Hommes	Femmes	Ensemble
2011	8	9	17
2012	8	11	19
2013	6	6	12
2014	5	5	10
2015	6	13	19
<b>Ensemble</b>	<b>33</b>	<b>44</b>	<b>77</b>



La répartition par sexe du nombre de tués évolue cette année. La part des personnes décédées de sexe féminin augmente de 4 points, représentant 29 % des tués en 2015 contre 25 % en 2014.

19 passagers sont tués cette année. Il faut remonter à 2008 pour trouver un nombre de décès supérieur.

Les passagers tués sont le plus souvent des femmes. Avec 13 femmes décédées contre 6 hommes, elles représentent près de 70 % des passagers tués contre 50 % au niveau national. Cette surmortalité explique le différentiel constaté entre le département et ce qui est observé en Europe.



# ACCIDENTALITÉ

## PAR CATÉGORIES D'USAGERS

page 8

20 % DE  
TUÉS PIÉTONS  
EN 2015  
CONTRE  
31 % EN 2014

52 %  
D'AUTOMOBILISTES  
TUÉS  
EN 2015  
CONTRE 35 %  
EN 2014

SEUL  
LE NOMBRE  
D'ACCIDENTS  
DE CYCLISTES  
AUGMENTE (+23)

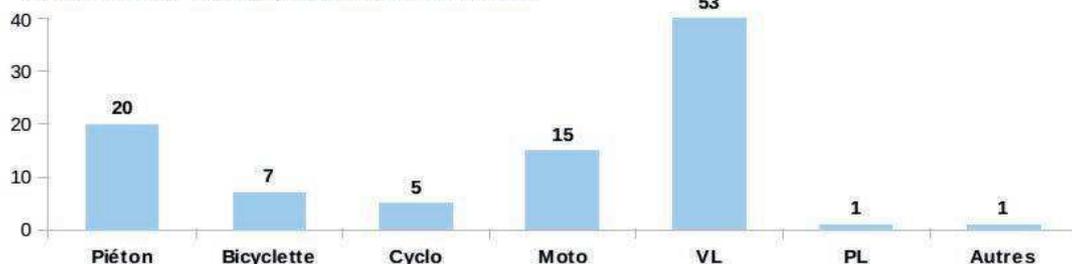
2015	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
<b>Piéton</b>	406	31%	20	20%	412	258	4,9
<b>Bicyclette</b>	123	9%	7	7%	110	74	5,7
<b>Cyclo</b>	140	11%	5	5%	135	86	3,6
<b>Moto</b>	179	14%	15	15%	181	144	8,4
<b>Véhicule léger</b>	1 166	88%	53	52%	721	398	4,5
<b>Poids-Lourds**</b>	51	4%	1	1%	20	16	2,0
<b>Autres***</b>	56	4%	1	1%	23	17	1,8
<b>Ensemble</b>	<b>1 321</b>	<b>100%</b>	<b>102</b>	<b>100%</b>	<b>1 602</b>	<b>993</b>	<b>7,7</b>

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

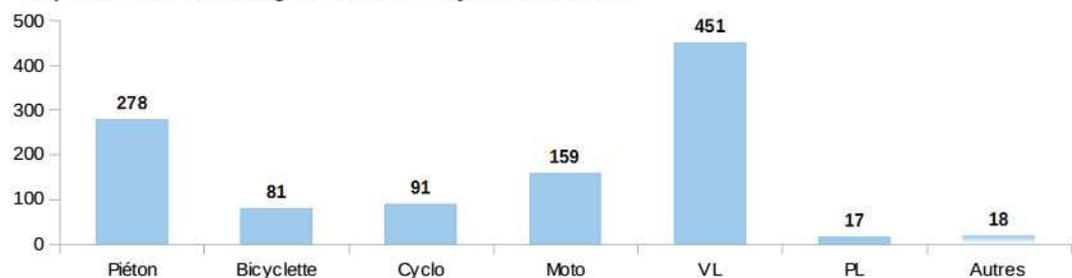
\*\* Nota : Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de transports de marchandises.

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

Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



L'année 2015 enregistre une forte hausse du nombre d'automobilistes tués, avec 53 décès contre 30 en 2014. La proportion d'automobilistes tués augmente considérablement de 35 % des tués en 2014 à 52 % en 2015, soit + 17 points.

Les usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) totalise 47 victimes contre 52 en 2014, soit une baisse de leur mortalité de 9,6 %.

C'est une nouvelle configuration par rapport aux observations constatées en 2014.

Le nombre de victimes graves (451 en 2015 contre 399 en 2014) s'aggrave plus particulièrement pour les automobilistes en hausse de 13 %.

### Les piétons

LE NOMBRE  
D'ACCIDENTS  
DE PIÉTONS  
AUGMENTE  
DE 9 %

6 DÉCÈS DE  
MOINS  
QU'EN 2014

50 % DES PIÉTONS  
TUÉS ONT PLUS  
DE 55 ANS

### 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*
2011	485	11	11	493	225	2,3	14%
2012	496	18	18	507	255	3,6	22%
2013	429	10	10	466	201	2,3	14%
2014	374	26	26	369	215	7,0	31%
2015	406	20	20	412	258	4,9	20%
<b>2011-2015</b>	<b>2 190</b>	<b>85</b>	<b>85</b>	<b>2 247</b>	<b>1 154</b>	<b>3,9</b>	<b>20%</b>

\* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2010, 16 piétons tués sur un total de 85 décès = 19 %)

### 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	1	2	2	3	2	5	5	20
hospitalisés	63	30	26	39	28	41	31	258
victimes graves	64	32	28	42	30	46	36	278
blessés légers	33	13	18	41	20	23	6	154
<b>Total général</b>	<b>97</b>	<b>45</b>	<b>46</b>	<b>83</b>	<b>50</b>	<b>69</b>	<b>42</b>	<b>432</b>

Il est observé une baisse de 23 % du nombre de piétons tués en 2015 (20 en 2015 contre 26 en 2014). Cependant, ce chiffre reste élevé par rapport à ceux enregistrés entre 2011 et 2013.

Le nombre d'accident corporel impliquant un piéton est de nouveau supérieur à 400 accidents, en hausse de 9 % par rapport à 2014. La part des accidents de piétons continue à augmenter. Elle représente en 2015 31 % des accidents contre 27 % en 2014, confirmant une tendance observée ces 5 dernières années. Le nombre de blessés graves augmente. 258 hospitalisés sont recensés en 2015 contre 215 en 2014, soit une hausse de 20 %.

La tranche d'âge 25-39 ans connaît cette année une hausse

*Au niveau national, la part modale piéton en zone urbaine a augmenté sensiblement depuis 2008. Le risque d'être tué par heure de trajet est moins élevé que pour l'ensemble des autres modes (1,2 fois moins que pour un automobiliste, 4 fois moins que pour un cycliste et 42 fois moins que pour un usager de deux-roues motorisés).*

*Sources : Risques de traumatismes routiers selon quatre types d'usagers, IFSTTAR, août 2012.*

*Le piéton est perçu jusqu'à 25 mètres s'il porte des vêtements sombres, 40 mètres s'il porte des vêtements clairs, 1400 mètres s'il porte des équipements réfléchissants. Dans le dernier cas, le risque d'accidents est divisé par 2.*

*Sources : Bureau de la prévention des accidents suisse.*

inédite, qui la place comme une des principales contributrices (après les 0-13 ans) à l'accidentalité piétonne. Le nombre total de victimes est presque doublé passant de 47 en 2014 à 83 en 2015.

Les chiffres concernant les plus jeunes (0-13 ans) restent préoccupants, avec 14 victimes graves supplémentaires par rapport à 2014. Parmi les 0/13 ans, près de 6 victimes sur 10 est un piéton (97/170).

Les tranches d'âge 55-69 ans et 70 ans et plus restent les plus touchées avec un total de 10 personnes tués. Cependant l'accidentalité piétonne de la tranche d'âge seniors s'améliore, avec une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2014 (- 2 tués, -6 blessés hospitalisés, -10 blessés légers)



### Les cyclistes

LE NOMBRE DE CYCLISTE TUÉS AUGMENTE SUR 2 ANNÉES CONSÉCUTIVES

4 TUÉS SUR 7 ONT ENTRE 40 ET 54 ANS

AUCUN TUÉ POUR LES PLUS JEUNES CYCLISTES (0-17 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*
2011	200	5	5	195	72	2,5	6%
2012	177	8	8	172	66	4,5	10%
2013	131	2	2	127	56	1,5	3%
2014	100	6	6	94	55	6,0	7%
2015	123	7	7	110	74	5,7	7%
2011-2015	731	28	28	698	323	3,8	7%

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

### Age des victimes

Cyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	2	0	4	0	1	7
hospitalisés	8	4	12	12	22	10	6	74
victimes graves	8	4	14	12	26	10	7	81
blessés légers	6	3	5	7	10	4	1	36
Total général	14	7	19	19	36	14	8	117

7 cyclistes sont décédés en 2015 contre 6 en 2014. C'est un résultat proche de la moyenne des personnes tuées sur 5 ans (6) enregistrée entre 2011 et 2015.

23 accidents corporels supplémentaires sont comptabilisés en 2015. Seul l'indicateur de gravité baisse légèrement. Il reste toutefois à un niveau élevé proche de 6 décès pour 100 accidents. La proportion d'accidents (entre 7 et 10 % par an) impliquant un cycliste reste globalement stable entre 2011 et 2015.

Comme observée ces 5 dernières années, les victimes cyclistes sont plus âgées qu'auparavant. Le vieillissement des victimes (+ de 40 ans) se confirme.

Les 40-54 ans sont les plus touchés. Cette tranche d'âge enregistre 3 décès supplémentaires (4 en 2015 contre 1 en 2014), et un triplement du nombre total de victimes par rapport à l'année dernière (36 en 2015 contre 12 en 2014). L'accidentalité des pré-seniors (55-69 ans) affiche des chiffres en baisse par rapport à l'année dernière (-3 tués et -8 victimes graves), compensant légèrement l'aggravation de l'accidentalité cycliste de la tranche d'âge 40-54 ans.

Parmi l'ensemble des cyclistes de moins de 40 ans, les 18-24 ans se distinguent avec 2 décès (aucun en 2014) et 9 victimes graves supplémentaires (14 en 2015 contre 5 en 2014).

Lors de la dernière enquête nationale déplacements en 2007-2008, le vélo représentait 2,7 % des déplacements pour une part de la mortalité routière de 3,4 %.

Sources : modes actifs, marche et vélo de retour en ville, IFSTTAR / CERTU, La Revue, décembre 2010.



### Les cyclomotoristes

LE NOMBRE  
D'ACCIDENTS  
BAISSE DE 30 %  
PAR RAPPORT  
À 2014

POUR  
LA PREMIÈRE FOIS  
DEPUIS 2009,  
2 ADOLESCENTS  
(14-17 ANS)  
SONT TUÉS

DEPUIS 2010,  
MOINS  
DE 10 TUÉS SUR  
6 ANNÉES  
CONSÉCUTIVES

### 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 *
2011	335	6	6	349	160	1,8	7%
2012	306	5	4	326	153	1,3	5%
2013	233	7	7	247	123	3,0	10%
2014	182	5	5	182	107	2,7	6%
2015	140	5	5	135	86	3,6	5%
<b>2011-2015</b>	<b>1 196</b>	<b>28</b>	<b>27</b>	<b>1 239</b>	<b>629</b>	<b>2,3</b>	<b>6%</b>

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

### Age des victimes

Cyclomotoristes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
<b>tués</b>	0	2	0	1	1	1	0	<b>5</b>
<b>hospitalisés</b>	1	21	22	27	14	1	0	<b>86</b>
<b>victimes graves</b>	1	23	22	28	15	2	0	<b>91</b>
<b>blessés légers</b>	0	11	17	14	3	4	0	<b>49</b>
<b>Total général</b>	<b>1</b>	<b>34</b>	<b>39</b>	<b>42</b>	<b>18</b>	<b>6</b>	<b>0</b>	<b>140</b>

Alors que le nombre de cyclomotoristes décédés est similaire à celui de 2014, l'année 2015 enregistre une forte baisse (-23 %) du nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste. Leur part continue à baisser régulièrement pour ne représenter plus que 11 % en 2015 de l'accidentalité globale. Par rapport à 2011, la proportion de ces accidents baisse de 6 points (17 % des accidents en 2011).

La gravité augmente passant de 3,6 tués pour 100 accidents en 2015 contre 2,9 en 2014. C'est le taux de gravité le plus élevé observé depuis 2011.

La tranche d'âge 14-17 ans enregistre 2 personnes tuées, alors qu'aucun décès de ces jeunes usagers ne s'est produit en

2014. Parmi les victimes graves, les 14-17 ans représentent 25 % du total (23/91). C'est moins que les 25 - 39 ans (31 %), mais c'est une proportion qui augmente régulièrement depuis 2013.

Les 18-24 ans, représentent proportionnellement et historiquement une part importante de l'accidentalité cyclomotoriste. Pourtant en 2015, 22 victimes graves sont décomptées contre 31 en 2014, soit une baisse de 29 %. Parmi les autres tranches d'âge, c'est la plus forte baisse enregistrée en terme nombre de victimes graves.

La gravité est plus élevée chez les 40-54 ans avec 15 victimes graves sur 18, soit 83 %.

*Au niveau national, la désaffection de l'usage du cyclomoteur chez les moins de 17 ans, se traduit par une baisse marquée de leur part dans la mortalité cyclomotoriste (46 % en 2000 contre 32 % en 2014). Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan 2014.*

*A partir du 20 novembre 2016, le port de gants certifiés devient obligatoire (décret paru au Journal Officiel du 20/09/2016).*



### Les motocyclistes

LE NOMBRE  
D'ACCIDENTS  
PASSE SOUS  
LA BARRE  
DES 200

30 %  
DES TUÉS  
ONT ENTRE  
18 ET 24 ANS

LA PART  
DE L'ENSEMBLE DES  
VICTIMES ÂGÉES  
ENTRE 25 ET 39 ANS  
DIMINUE DE 8 POINTS  
(37 % À 29%)

### 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*
2011	306	23	23	290	162	7,5	28%
2012	261	10	9	257	139	3,4	11%
2013	231	14	14	219	124	6,1	20%
2014	205	15	15	213	144	7,3	18%
2015	179	15	15	181	144	8,4	15%
2011-2015	1 182	77	76	1 160	713	6,4	18%

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

### Age des victimes

Motocyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	5	3	5	2	0	15
hospitalisés	3	9	29	42	37	22	2	144
victimes graves	3	9	34	45	42	24	2	159
blessés légers	0	1	11	11	12	2	0	37
<b>Total général</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>45</b>	<b>56</b>	<b>54</b>	<b>26</b>	<b>2</b>	<b>196</b>

La mortalité motocycliste est identique à celle constatée en 2014 avec 15 personnes tuées. La part des accidents de moto (15%) reste quasiment identique depuis 2011. Comme observée en 2014, la gravité augmente en 2015 et ce pour la troisième année consécutive. Cette gravité accrue, est causée par une mortalité élevée associée à la baisse de 13 % du nombre d'accidents (179 contre 205). Le nombre de victimes graves (159) est identique à celui de 2014. Seul le nombre de blessés légers baisse (-32).

Les jeunes motocyclistes (18-24 ans) sont particulièrement touchés. Leur mortalité s'accroît avec 3 tués supplémentaires (5 contre 2 en 2014). De plus, ils totalisent le plus grand nombre de décès avec les 40-54 ans.

*En France, la mortalité motocycliste est très majoritairement (89 %) liée à l'usage d'engins lourds de plus de 125 cm<sup>3</sup>. Parmi les autres motocyclistes, ils sont les seuls à connaître une progression de leur mortalité (+ 5 % et +28 décès entre 2013 et 2014).*

*Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan 2014.*

*Depuis la parution du décret n° 2016-723 du 31 mai 2016, publié au Journal officiel du 2 juin, toute personne majeure, quel que soit son âge, doit d'abord être titulaire du permis A2 (inférieur à 35 Kw) pendant un minimum de deux années, avant de pouvoir prétendre au permis A.*

*La vitesse reste la cause majoritaire. A 90km/h, une moto parcourt 7,5 mètres de plus qu'une voiture pour s'arrêter.*

Les plus de 40 ans enregistrent 2 personnes tués supplémentaires avec 7 décès en 2015 contre 5 en 2014. Les tranches d'âge 40-54 ans et 55-69 ans enregistrent chacune 1 décès supplémentaire.

Tous les indicateurs sont en baisse concernant les motocyclistes âgés entre 25 et 39 ans. En 2015, les 25-39 ans comptabilisent 4 motocyclistes tués de moins qu'en 2014. Le total général des victimes est de 56 contre 85 en 2014, soit une baisse très significative de 52 %.

Le vieillissement des usagers accidentés est constaté, mais les plus jeunes restent majoritaires. Près de 6 victimes sur 10 ont moins de 40 ans.



### Les automobilistes

LA GRAVITÉ  
EST MULTIPLIÉ  
PAR 1,8  
PAR RAPPORT  
À 2014

23  
AUTOMOBILISTES  
TUÉS DE PLUS  
QU'EN 2014

LES 18-24 ANS  
TOTALISENT  
LES PLUS  
DE TUÉS (14)

### 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**
2011	1 685	59	36	963	313	2,1	44%
2012	1 642	56	40	986	368	2,4	49%
2013	1 362	48	35	848	316	2,6	51%
2014	1 218	60	30	823	369	2,5	35%
2015	1 166	75	53	721	398	4,5	52%
2011-2015	7 073	298	194	4 341	1 764	2,7	46%

\* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

\*\* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 43 automobilistes tués sur un total de 81 décès = 49,4%)

### Age des victimes

Automobilistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	2	1	14	10	5	13	8	53
hospitalisés	25	16	92	124	80	40	21	398
victimes graves	27	17	106	134	85	53	29	451
blessés légers	26	10	71	128	51	31	6	323
<b>Total général</b>	<b>53</b>	<b>27</b>	<b>177</b>	<b>262</b>	<b>136</b>	<b>84</b>	<b>35</b>	<b>774</b>

Les automobilistes sont les principaux contributeurs à l'augmentation de la mortalité routière dans le département. La mortalité automobiliste particulièrement grave cette année, c'est 53 décès contre 30 en 2014. Il faut remonter à l'année 2006 pour trouver un bilan comparable (54 tués). C'est une situation nouvelle par rapport aux 2 années précédentes qui avait enregistré un nombre de tués en baisse. La part des automobilistes tués augmente considérablement de 17 points, alors qu'elle était en baisse de 16 points entre 2014 et 2013.

Le nombre de blessés graves est en augmentation de 8 %. La baisse du nombre global de victimes (774 en 2015 contre 853 en 2014) est causée par la baisse de 29 % du nombre de blessés légers.

Les 18-24 ans, plus petite tranche d'âge observée (10 % de la population du département), totalisent le plus grand nombre d'automobilistes tués. Parmi les automobilistes, 14 jeunes sont décédés en 2015 contre 6 en 2014, soit plus d'un automobiliste tué sur 4 (14/53). C'est une part en progression de 6 points par rapport à 2014. Déjà sur-représentés les années précédentes, les jeunes le sont encore plus en 2015. Les automobilistes âgés entre 55 et 69 ans sont également fortement impactés. Le nombre de décès a triplé avec 9 tués supplémentaires (13 en 2015 contre 4 en 2014). C'est la progression la plus importante de toutes les tranches d'âge étudiées.

En 2015, 1 automobiliste tué sur 2 est âgé, soit entre 18 et 24 ans soit entre 55 et 69 ans.

En France, 438 passagers sont décédés dans les automobiles en 2014. Plus de 4 passagers tués sur 10 ont moins de 18 ans, ou plus de 65 ans.

Entre 2000 et 2010, la mortalité des passagers a plus baissé que celle des conducteurs, respectivement de -65 % et de -58 %. Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan 2014.

Rouler trop vite, est un mauvais calcul. Un conducteur qui roule sur autoroute à 140km/h au lieu des 130km/h autorisés, gagne environ 3 minutes sur 100 kilomètres et augmente sa distance de freinage de 15 mètres. Il gagne seulement 7 minutes sur 221 kilomètres (Paris - Lille).



## Les usagers poids-lourds

ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN PL EST DIVISÉ PAR 2 EN 5 ANS

-3 ACCIDENTS MORTELS IMPLIQUANT UN PL ET -2 TUÉS PAR RAPPORT À 2014

CONFLIT AVEC UN PL 75 % DES AUTRES USAGERS TUÉS SONT AUTOMOBILISTES (8)

### 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*
2011	108	14	0	29	6	0,0	0%
2012	102	7	0	27	6	0,0	0%
2013	80	5	0	18	9	0,0	0%
2014	66	14	1	13	7	1,5	1%
2015	51	11	1	20	16	2,0	1%
2011-2015	407	51	2	107	44	0,5	0%

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

### Age des victimes

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

1 conducteur de poids-lourd est décédé en 2015 comme en 2014.

En 2015, les accidents mortels impliquant un poids-lourd occasionnent le décès de 12 personnes dont 11 autres usagers contre 14 en 2014. C'est un progrès, mais ce total reste éloigné de celui de l'année 2013 avec 5 décès. En cela, la mortalité à l'occasion d'un conflit avec un poids-lourds reste importante pour la deuxième année consécutive. Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd atteint en 2015, 24 tués pour 100 accidents contre 21 en 2014.

Dans accidents mortels impliquant un poids-lourd, les décès d'usagers vulnérables sont peu nombreux (3/11) cette année (1 piéton, 1 cycliste et 1 motocycliste). Ils représentaient la

moitié des tués en 2014. Les automobilistes sont les plus touchés. 8 sont décédés dans un accident impliquant un poids-lourds.

Le nombre et la part d'accidents corporels impliquant un PL continuent à baisser. Ces accidents représentent 4 % de l'accidentalité globale du département. Leur part baisse de 1 point par rapport à 2014.

Des progrès sont enregistrés dans la cohabitation entre poids-lourds et usagers vulnérables. Pour autant, le bilan de l'année montre que la vulnérabilité concerne aussi les automobilistes impliqués dans les accidents avec ce type de véhicules.

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



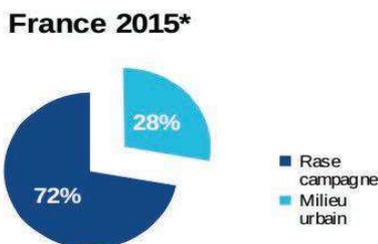
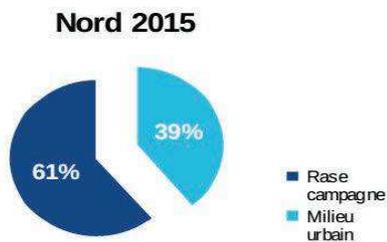
# ACCIDENTALITÉ

SELON L'ENVIRONNEMENT

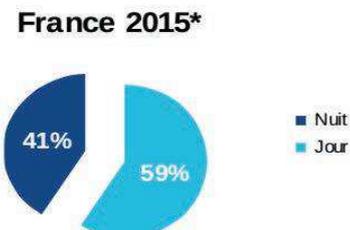
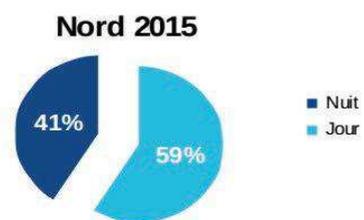


	2014	Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	<b>Rase campagne</b>	349	36	39	457	278
	<b>Urbain de - 5 000 hab</b>	120	15	16	147	90
	<b>Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab</b>	286	17	17	341	192
	<b>Urbain + de 20 000 hab</b>	625	13	13	783	358
	<b>Total</b>	<b>1380</b>	<b>81</b>	<b>85</b>	<b>1728</b>	<b>918</b>
Luminosité	<b>Nuit</b>	442	32	34	571	297
	<b>Jour</b>	939	49	51	1 157	621
	<b>Total</b>	<b>1 381</b>	<b>81</b>	<b>85</b>	<b>1 728</b>	<b>918</b>

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée



Répartition des accidents mortels selon la luminosité



Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan provisoire 2015.

Les routes situées hors-agglomération enregistrent une forte augmentation avec 20 accidents mortels supplémentaires (56 en 2015 contre 36 en 2014). Cet environnement devient largement majoritaire, puisque plus de 6 accidents mortels sur 10 se produisent dans ce contexte. C'est la part la plus élevée enregistrée depuis 10 ans.

En 2014, les accidents mortels étaient plutôt en agglomération (avec 45 sinistres contre 36 en 2015), impliquant nombre d'usagers piétons.

Malgré cette baisse globale, les agglomérations de plus de 20 000 habitants connaissent en 2015 une augmentation avec 17 accidents mortels contre 13 en 2014.

En 2015, les accidents mortels se produisent majoritairement de jour (59 %), dans une proportion quasiment identique à celle de 2014 (60 %). 54 accidents mortels ont eu lieu de jour contre 49 en 2014, soit une évolution de +10,2 %.

Au niveau national, la mortalité autoroutière a fortement augmentée en 2015 avec 298 décès contre 242 en 2014, soit une augmentation de 23 %.

L'utilisation des distracteurs multiplie par 23 le risque d'accident.

\*Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan 2015.

# ACCIDENTALITÉ

TEMPORELLE

page 16

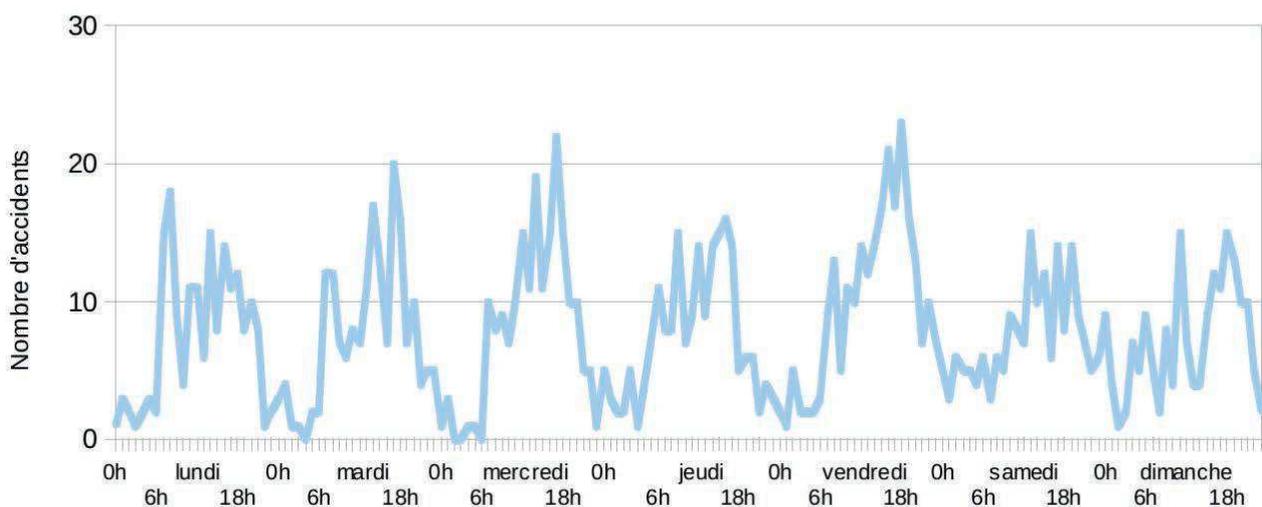
24 TUÉS  
PÉRIODE  
JUILLET-AOÛT  
LA PLUS  
MEURTRIÈRE  
DEPUIS 2008

GRAVITÉ  
MAXIMALE EN AOÛT  
AVEC 14 TUÉS  
POUR  
100 ACCIDENTS

EN 2015,  
LE VENDREDI  
EST LE SEUL  
JOUR AVEC  
PLUS DE  
200 ACCIDENTS  
PAR AN

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	111	5	5	129	71
Février	89	7	7	103	64
Mars	102	9	9	129	93
Avril	123	6	7	140	88
Mai	113	6	6	134	86
Juin	122	7	9	144	88
Juillet	126	10	10	180	113
Août	104	13	14	121	73
Septembre	104	6	9	123	77
Octobre	103	4	6	123	80
Novembre	124	9	9	158	87
Décembre	100	10	11	118	73
<b>Total</b>	<b>1321</b>	<b>92</b>	<b>102</b>	<b>1602</b>	<b>993</b>

## Répartition hebdomadaire et horaire - Année 2015



Comparées aux même périodes en 2014, l'observation montre une surmortalité sur les 3 premiers mois 2015 (21 tués contre 12), les mois de juillet et août (24 tués contre 11) et le mois de décembre (11 tués contre 2).

Cette situation s'est donc répétée et répartie tout au long de l'année. Le mois d'août 2015 (14 tués) connaît une

surmortalité exceptionnelle. Il faut remonter au mois d'août 2004 pour trouver un nombre de tués supérieur (23 tués).

Le pic d'accidentalité entre 18h et 20h est constaté en 2015 à l'identique des années précédentes. Par contre, il n'y a pas de particularité selon le jour comme observé en 2014.



	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>2011</b>	1 934	1500	203	14%	11%
<b>2012</b>	1 862	1455	215	15%	11%
<b>2013</b>	1 547	1128	169	15%	10%
<b>2014</b>	1 381	1048	140	13%	8%
<b>2015</b>	1 321	965	124	13%	15%
<b>2011-2015</b>	<b>8045</b>	<b>6096</b>	<b>851</b>	<b>14%</b>	<b>11%</b>

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

	Accidents mortels	Accidents mortels au 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>2011</b>	78	61	19	31%	30%
<b>2012</b>	74	66	20	30%	30%
<b>2013</b>	64	49	13	27%	29%
<b>2014</b>	81	67	12	18%	28%
<b>2015</b>	92	69	26	38%	43%
<b>2011-2015</b>	<b>389</b>	<b>312</b>	<b>90</b>	<b>29%</b>	<b>32%</b>

Nota : Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents mortels avec au moins un conducteur ou piéton\* en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents mortels où les mesures de dépistage sur ces usagers sont connues. Exemple : en 2012, 20 accidents mortels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 66 accidents à taux connu, donne une part de 30 % de l'ensemble des accidents mortels à taux connu).

Alors que la part des accidents corporels avec une alcoolémie illégale diminue légèrement, les statistiques sur les accidents mortels s'aggravent nettement. C'est la plus importante enregistrée depuis 5 ans. Sur la période 2011-2015, la part des accidents mortels augmente dans le Nord (de 31 à 38 %) comme en France (de 30 à 43%).

En 2015, ils ont occasionné le décès de 30 personnes, soit 2 fois plus qu'en 2014. Il s'agit de 19 automobilistes, 5 piétons, 3 motocyclistes, 2 cyclistes, et 1 cyclomotoriste. Certains accidents ont occasionné plusieurs décès. Ainsi, 7 personnes sont décédées dans 3 accidents avec alcool.

Parmi les tranches d'âge, la mortalité des jeunes âgées entre

18 et 24 ans se distingue particulièrement par rapport à l'année dernière. 11 jeunes sont décédés en 2015 contre 1 seul en 2014, soit 37 % des personnes tuées.

La responsabilité incombe 3 fois sur 4 à un conducteur automobiliste. La moitié des conducteurs de VL impliqués sont âgés entre 25 et 34 ans. Dans les 5 accidents avec alcool impliquant un piéton, celui-ci est alcoolisé 4 fois.

Le samedi, dimanche, veille et jours de fête concentrent plus de 6 accidents mortels sur 10.

\*Estimations (source ONISR 2014).

*Le risque d'être responsable d'un accident mortel est multiplié par 8,5 en moyenne chez les conducteurs alcoolisés. (Sources : Etude SAM – Stupéfiants et Accidents Mortels de la Circulation Routière) – OFDT-CEESAR Septembre 2005.*

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

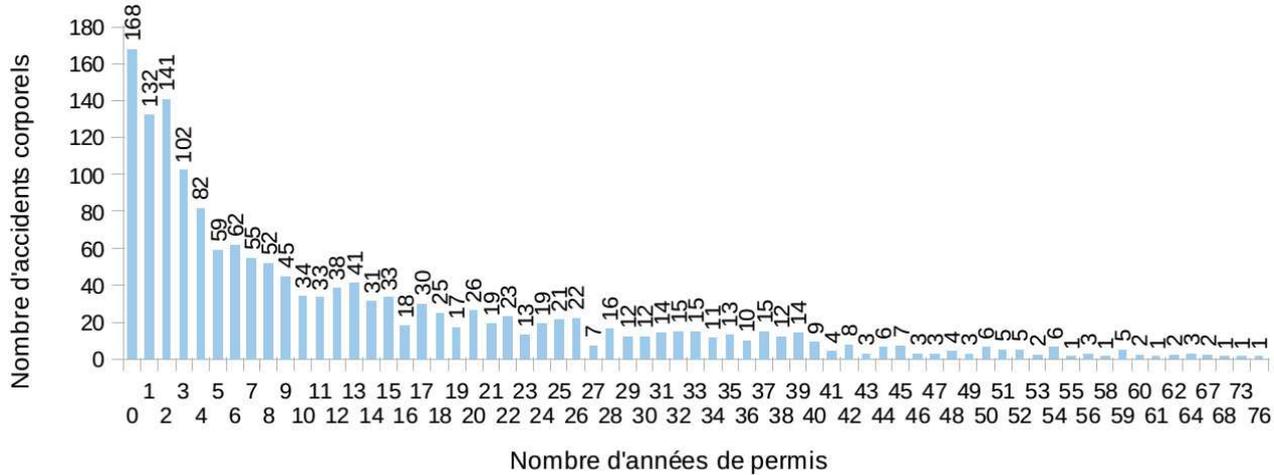
<sup>(2)</sup> Alcoolémies illégales : Taux d'alcool du conducteur  $\geq$  à 0,5 grammes par litre de sang

1<sup>ÈRE</sup> ANNÉE DE PRATIQUE : PRÉSENTS DANS 1 ACCIDENTS SUR 6

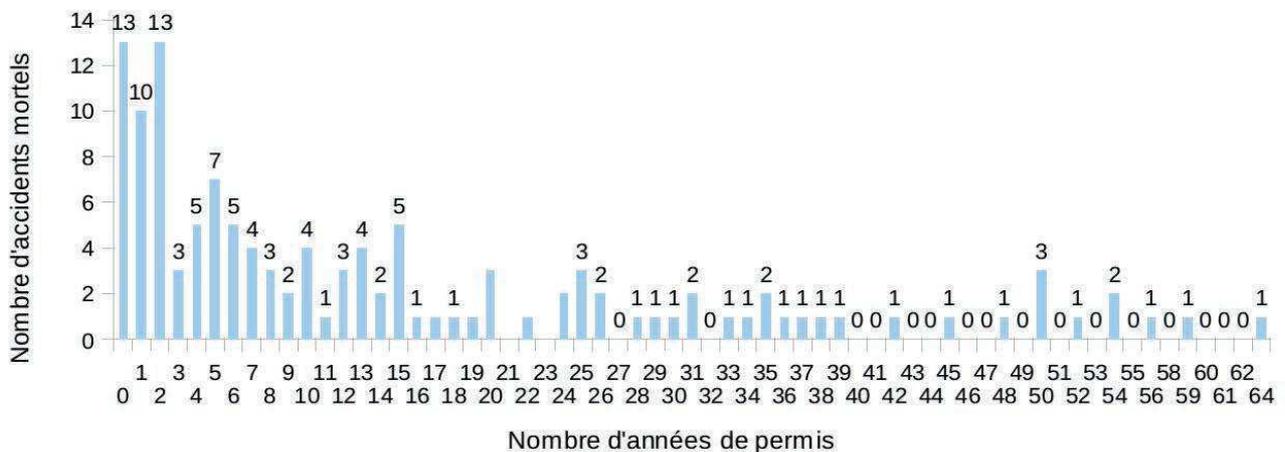
14 CONDUCTEURS 0 À 2 ANS DE PERMIS SONT DÉCÉDÉS EN 2015

CONDUCTEURS 0 À 2 ANS DE PERMIS RESPONSABLE DANS PRÈS DE 1 ACCIDENT MORTEL SUR 4

### Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2015



### Accidents mortels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2015



Les conducteurs ayant un permis de conduire de 0 à 2 ans d'ancienneté sont impliqués dans 33 % des accidents corporels. C'est une proportion similaire à celle observée en 2014.

La proportion d'accidents mortels les impliquant augmente de 6 points de 39 % en 2015 à 36 % en 2014. Ils ont occasionné le décès de 36 personnes en 2015 contre 26 en 2014, soit une progression importante de près de 38 %.

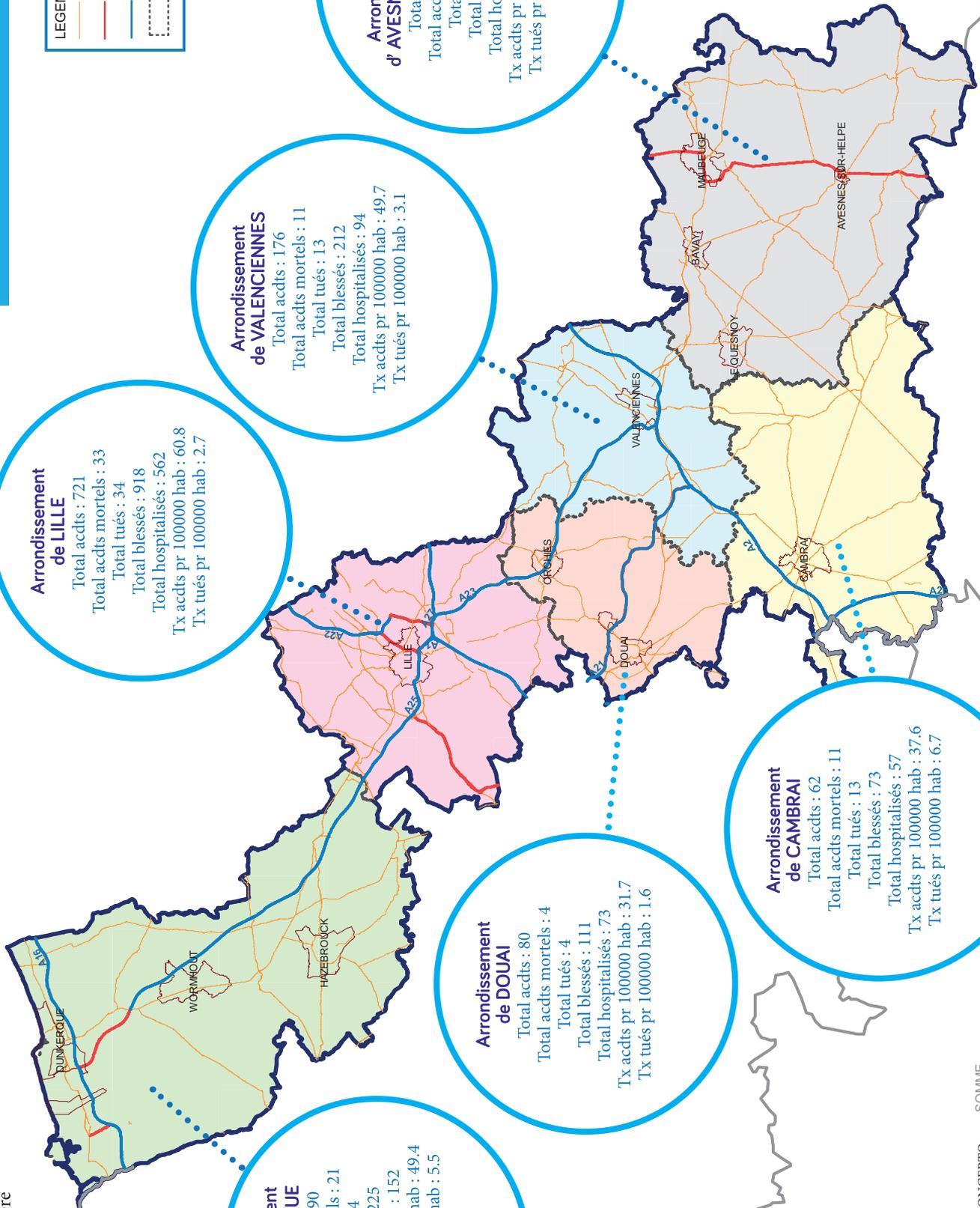
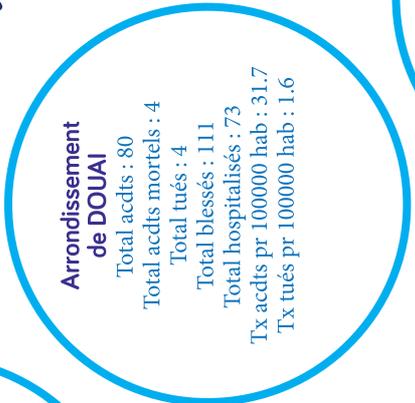
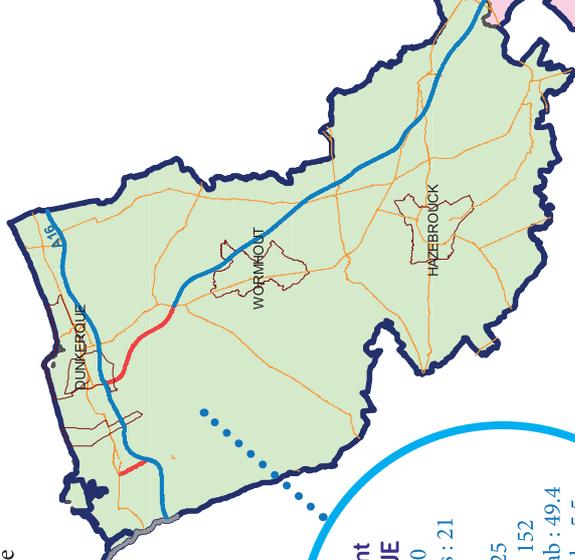
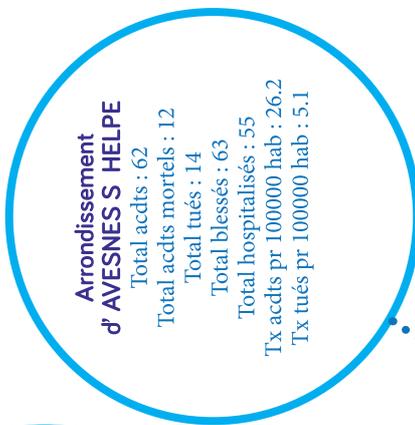
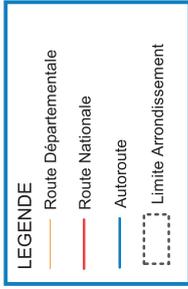
*Le décret n°2015-743 du 24 juin 2015 relatif à la lutte contre l'insécurité routière, abaisse le taux maximal autorisé d'alcoolémie de 0,5 à 0,2 g/l de sang pour les conducteurs novices (Journal officiel du 27/06/2016).*

*Le volume minimum de vingt heures ne s'applique pas aux élèves déjà titulaires d'une autre catégorie du permis de conduire, à l'exception des catégories AM et B1 du permis de conduire, et aux élèves suivant une formation limitée à la conduite des véhicules équipés d'une boîte automatique pour laquelle un volume minimum de treize heures est requis (arrêté du 14 octobre 2016).*



# Bilan des accidents par arrondissement

du 1er Janvier au 31 Décembre 2015



## 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 d'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 2015 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.