

# **BILAN 2018**

Conception : Miguel MARIETTE  
Réalisation : Miguel MARIETTE

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

Site internet :  
<https://www.nord.gouv.fr/Actions-de-l-Etat/Securite-routiere/Donnees-accidents>

# Caractéristiques départementales-----



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

**Population**  
2 605 238 hab.  
(INSEE-2017)  
**Densité : 454 hab.  
au km<sup>2</sup>**  
(118 pour la France  
métropolitaine)

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

\*Véhicules d'un âge inférieur ou égale à 15 ans au 1<sup>er</sup> janvier 2017 (Source – Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable - CGDD)

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

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

## Définitions

- Un **accident corporel** de la circulation routière :
  - provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux),
  - survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
  - implique au moins un véhicule,
  - en excluant les actes volontaires (homicides volontaires, suicides) et les catastrophes naturelles.

Sont donc exclus tous les accidents matériels ainsi que les accidents corporels qui se produisent sur une voie privée ou qui n'impliquent pas de véhicule.

- Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les impliqués, on distingue :
  - les victimes : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
  - les personnes tuées : personnes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident,
  - les blessés hospitalisés : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures,
  - les victimes graves : personnes impliquées, décédées ou ayant été hospitalisées plus de 24 heures,
  - les blessés légers : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisées ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures,
  - les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Depuis le 1<sup>er</sup> 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 2018 – Éléments marquants-----

Données ATB 2014 – 2018



Le département  
passe sous la  
barre des 1000  
accidents par an

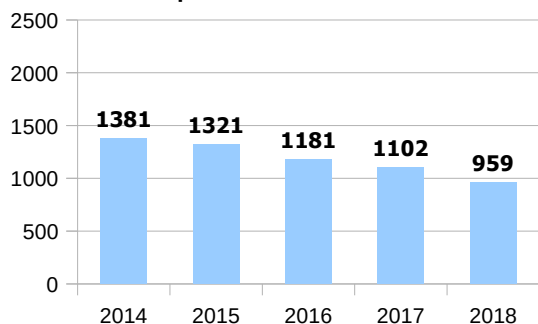
+ 1 tué entre  
2018 et 2017

Le nombre de  
blessés  
diminue de  
32 % en 5 ans

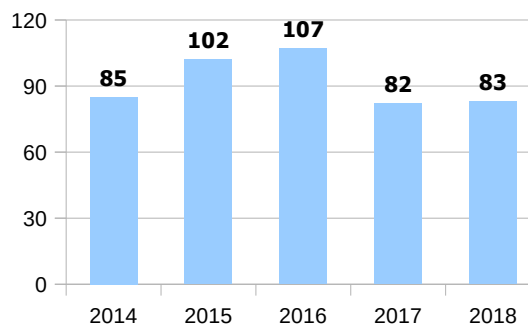
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont Hospitalisées	Gravité*
2014	1 381	81	85	1 728	918	6,2
2015	1 321	92	102	1 602	993	7,7
2016	1 181	104	107	1 364	834	9,1
2017	1 102	78	82	1 384	798	7,4
2018	959	78	83	1 173	554	8,7
2014-2018	4 985	355	376	6 078	3 543	7,5

\* gravité : nombre de tués pour 100 accidents

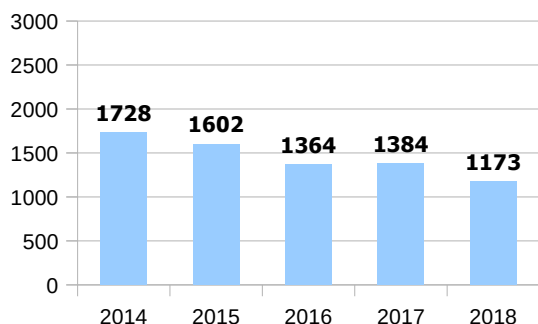
Accidents corporels



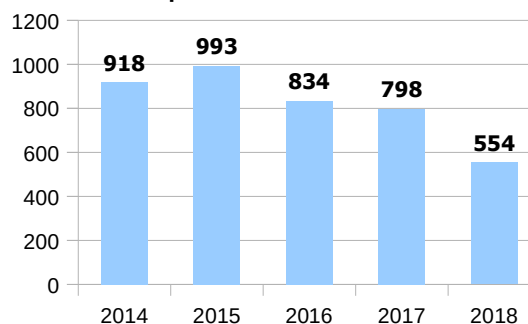
Tués



Blessés

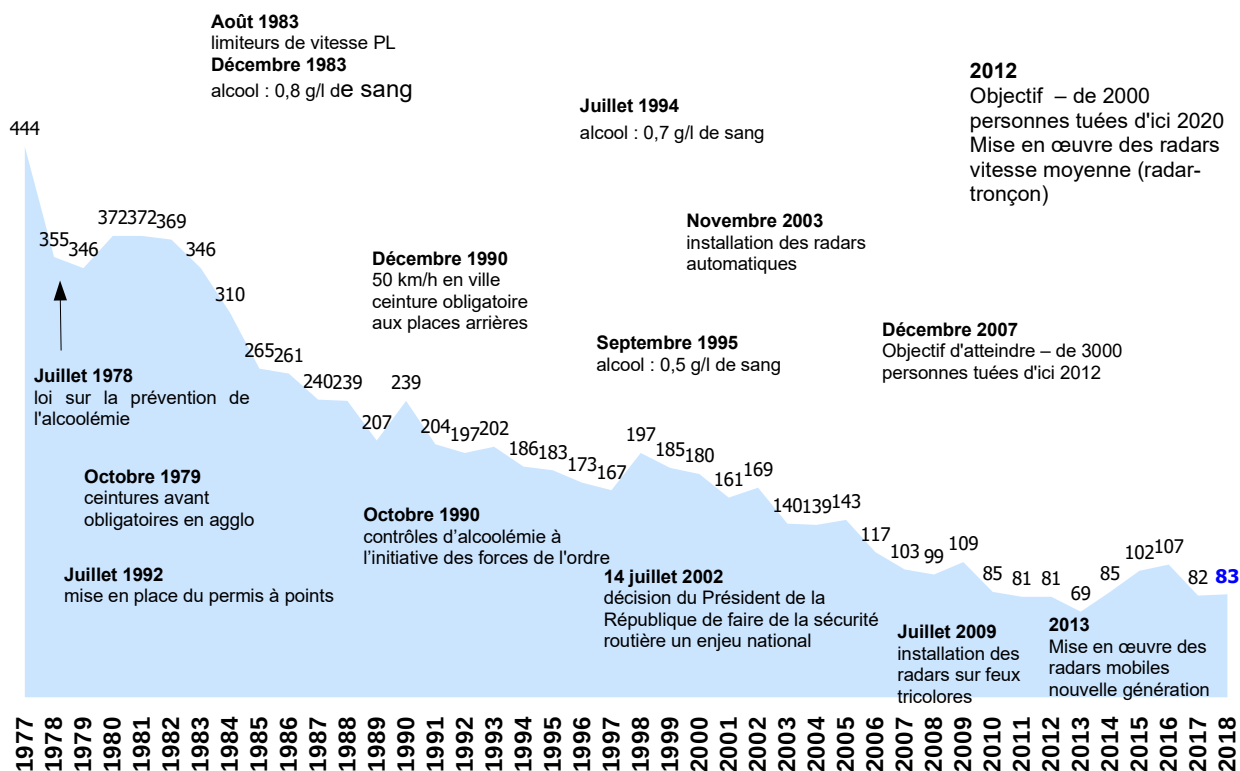


Blessés hospitalisés



Le département du Nord enregistre 83 personnes décédées contre 82 en 2017 soit une hausse de 1,2 %. Après les hausses importantes de 2015 et 2016, le nombre de personnes tuées est de nouveau proche de celui enregistrée en 2014. Tous les autres indicateurs connaissent globalement une baisse régulière autour de – 30 % entre 2014 et 2018. 2018 compte 244 blessés hospitalisés de moins qu'en 2017.

# Évolution de la mortalité-----



La mortalité routière du département du Nord se stabilise autour des 80 personnes tuées par an comme dans les années 2010-2012.

3 488 personnes sont décédées sur les routes de France (métropole et outre-mer) en 2018, soit 196 de moins qu'en 2017.

Le 09 janvier 2018, s'est réuni le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) en présence de 10 ministres et secrétaires d'État. Trois axes majeurs pour la politique de sécurité routière ont été retenus :

- l'engagement de chaque citoyen en faveur de la sécurité routière,
- la protection de l'ensemble des usagers de la route,
- l'anticipation pour mettre les nouvelles technologies au service de la sécurité routière.

Ces trois axes renvoient à 18 mesures fortes dont la baisse de la vitesse maximale à 80 km/h sur les routes à double sens sans séparateur central appliquée à compter du 01 juillet 2018.

# Accidentalité par tranches d'âge



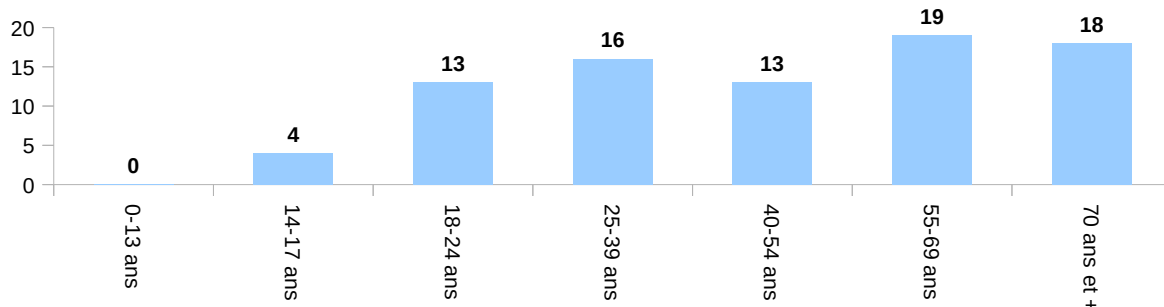
Les seniors  
(70 ans et +)  
comptent  
6 personnes  
tuées  
de plus qu'en  
2017

2/3 des  
victimes graves  
sont âgées  
entre 18 et 39  
ans

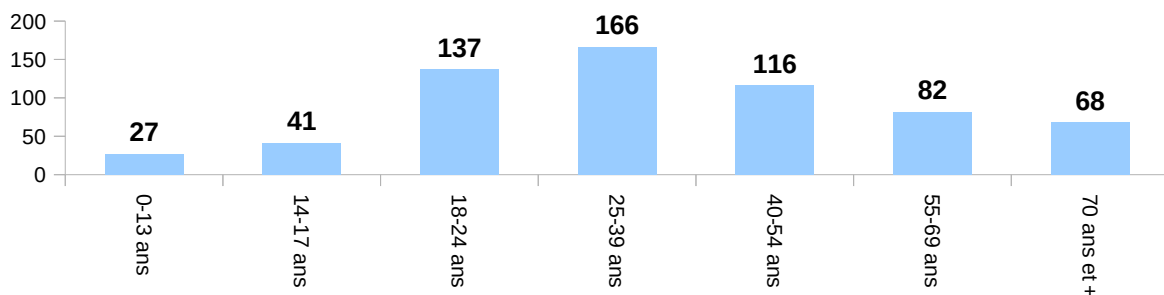
Les 25-39 ans  
constituent  
la plus grande  
part  
de victimes

2018	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>	0	4	13	16	13	19	18	<b>83</b>
Blessés hospitalisés	27	37	124	150	103	63	50	<b>554</b>
<b>Victimes graves</b>	76	64	177	232	181	122	89	<b>637</b>
Blessés légers	58	37	145	187	103	61	28	<b>619</b>
<b>Total tués+blessés</b>	<b>134</b>	<b>101</b>	<b>322</b>	<b>419</b>	<b>284</b>	<b>183</b>	<b>117</b>	<b>1256</b>

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



En 2018, parmi les 2 tranches d'âge au-dessus de 55 ans en hausse par rapport à 2017, la mortalité des seniors de 70 ans et plus se distingue particulièrement. Cette tranche d'âge représente 21 % des tués en 2018 contre 15 % en 2017.

Globalement, 1 victime sur 3 est âgée entre 25 et 39 ans contre 1 sur 4 en 2017.

La part de victimes graves augmente pour les 18-24 ans (+10 %), 25-39 ans (+14 %) et 40-54 ans (+10 %) par rapport à 2017.

Les seniors de 75 ans et plus présentent un sur-risque routier, alors que la durée moyenne de leurs déplacements quotidiens baisse avec l'âge. Elle est de 50 min pour les 60-74 ans et de 28 min pour les 75 ans et plus.

Source : Piétons, seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain, rapport d'étude, Cerema, juin 2016

# Accidentalité selon le sexe



Plus de 8 tués sur 10 sont des hommes

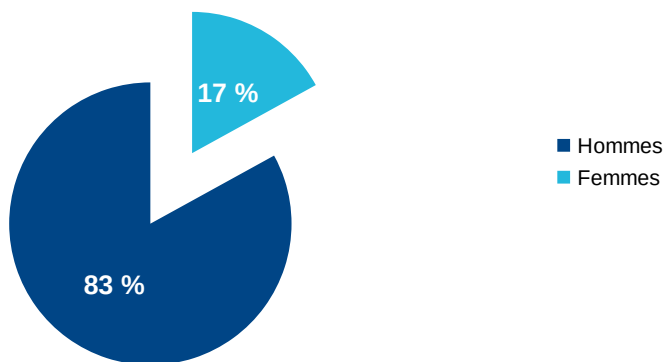
1 personne tuée sur 6 est une femme

En 2018, la majorité des passagers tués sont des femmes

## Répartition de la mortalité par sexe – 2014-2018

	Hommes tués	% Tués	Femmes tuées	% Tuées
2014	64	75%	21	25%
2015	72	71%	30	29%
2016	92	86%	15	14%
2017	67	80%	15	20%
2018	69	83%	14	17%
Total	364	79%	95	21%

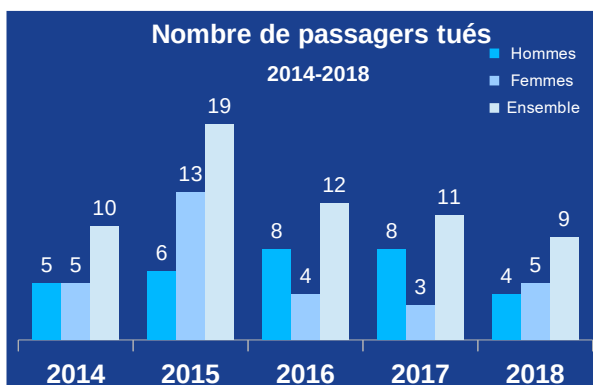
## Répartition de la mortalité par sexe -2018



Les hommes représentent plus de 8 tués sur 10. La proportion d'hommes décédés augmente de 3 points en 2018 (83 %) par rapport à 2017 (80 %).

## Répartition de la mortalité des passagers selon le sexe – 2018

Passagers tués	Hommes	Femmes	Ensemble
2014	5	5	10
2015	6	13	19
2016	8	4	12
2017	8	3	11
2018	4	5	9
Ensemble	31	30	61



09 passagers sont décédés en 2018 contre 11 en 2017. En 2018 (contrairement aux années 2017 et 2016) les passagers tués sont majoritairement des femmes.

Les seniors sont les plus touchés avec 3 passagers tués sur 9, alors que les moins de 24 ans comptaient 8 tués sur 11 en 2017 (2 sur 9 en 2018).

Au niveau national, les hommes représentent 86 % des conducteurs tués tandis que 49 % des passagers tués sont des femmes.

Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) – 2017.



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

Les voitures sont impliquées dans plus de 8 accidents sur 10

Les piétons sont impliqués dans 1 accident sur 4

Les cyclistes sont impliqués dans 9 % des accidents

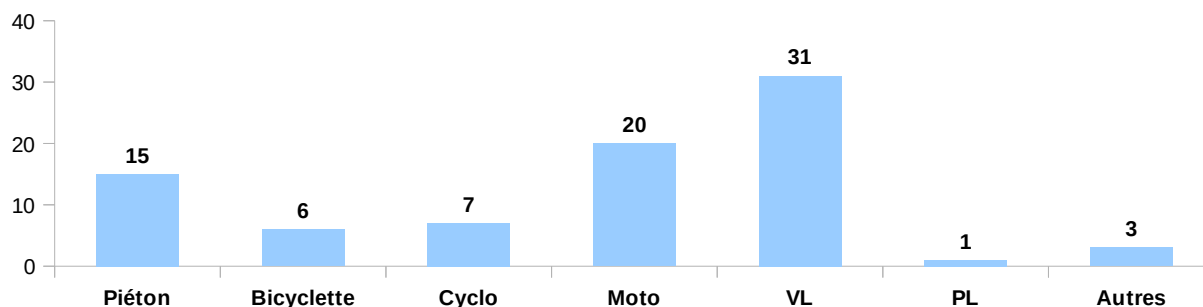
2018	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
Piéton	244	25%	15	18%	251	118	6,1
Bicyclette	82	9%	6	7%	72	38	7,3
Cyclo	92	10%	7	8%	93	50	7,6
Moto	188	20%	20	24%	179	120	10,6
Véhicule léger	825	86%	31	37%	528	207	3,8
Poids-Lourds**	51	5%	1	1%	19	9	2,0
Autres***	55	6%	3	4%	31	12	5,5
<b>Ensemble</b>	<b>959</b>	<b>100%</b>	<b>83</b>	<b>100%</b>	<b>1 173</b>	<b>554</b>	<b>8,7</b>

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

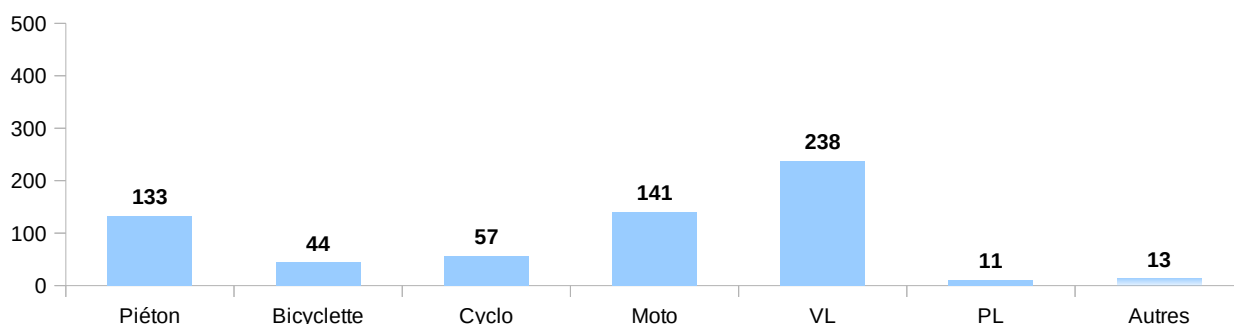
\*\*Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC)

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

## Répartition des tués selon le moyen de locomotion



## Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



Les véhicules légers sont présents dans près de 9 accidents sur 10. Une baisse de 15 % du nombre d'accidents impliquant un véhicule léger et de 19 % du nombre d'accidents impliquant un piéton sont observées par rapport à 2017.

La mortalité des deux roues (cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) augmente avec 10 décès supplémentaires, portée principalement par la mortalité motocycliste qui compte 6 tués de plus qu'en 2017 (avec un usager en moto-cross en catégorie autre).

La mortalité piétonne baisse de 21 % par rapport à 2017.



# Accidentalité des usagers vulnérables-----

## Les piétons

Baisse  
significative du  
nombre  
d'accidents de  
piétons (-56)

4 décès de moins  
qu'en 2017

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

## Les accidents

Piéton	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes piétons			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité	Part d'usagers tués*
<b>2014</b>	374	27	26	369	215	7,0	31%
<b>2015</b>	406	22	20	412	258	4,9	20%
<b>2016</b>	322	22	21	319	223	6,5	21%
<b>2017</b>	300	23	19	313	197	6,3	23%
<b>2018</b>	244	16	15	251	118	6,1	18%
<b>2014-2018</b>	1 646	110	101	1 664	1 011	6,1	27%

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

## Age des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
<b>tués</b>	0	2	2	0	1	2	8	<b>15</b>
<b>hospitalisés</b>	17	9	15	14	20	12	31	<b>118</b>
<b>victimes graves</b>	17	11	17	14	21	14	39	<b>133</b>
<b>blessés légers</b>	24	9	27	24	18	21	10	<b>133</b>
<b>Total général</b>	<b>41</b>	<b>20</b>	<b>44</b>	<b>38</b>	<b>39</b>	<b>35</b>	<b>49</b>	<b>266</b>

L'année 2018 connaît une baisse de la mortalité piétonne avec 4 décès en moins par rapport à 2017. La proportion de piétons tués baisse de 5 points (18 % en 2018 contre 23 % en 2017).

2018 enregistre une baisse significative (- 19 %) du nombre d'accidents corporels impliquant un piéton par rapport à 2017. Le taux de gravité augmente légèrement avec 6,2 tués pour 100 accidents contre 6,1 en 2017.

La mortalité piétonne des 25-39 ans et 40-54 ans totalise 9 piétons tués de moins qu'en 2017. La mortalité des 70 ans et plus augmente avec 4 piétons tués de plus (8 en 2018 contre 4 en 2017).

La baisse de la gravité est portée par la tranche d'âge 40-54 ans. Elle ne représente plus que 15 % des piétons gravement blessés contre 27 % en 2017.

En 2017, 64 % des piétons tués en France sont des hommes, alors qu'ils marchent moins que les femmes tant en distance parcourue qu'en temps passé.

Source : Enquête Nationale Transports et Déplacements, 2008.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les cyclistes

1 cycliste tué de plus qu'en 2017

Les cyclistes tués sont tous âgés de plus de 55 ans

Le taux de gravité est le plus élevé depuis 5 ans

## Les accidents

Cycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité	Part d'usagers tués*
2014	100	6	6	94	55	6,0	7%
2015	123	7	7	110	74	5,7	7%
2016	97	4	4	89	58	4,1	4%
2017	80	5	5	73	50	6,3	6%
2018	82	7	6	72	38	7,3	7%
<b>2014-2018</b>	<b>482</b>	<b>29</b>	<b>28</b>	<b>438</b>	<b>275</b>	<b>5,8</b>	<b>7%</b>

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

## Age des victimes

Cyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	3	3	6
hospitalisés	6	2	2	9	7	8	4	38
victimes graves	6	2	2	9	7	11	7	44
blessés légers	5	1	10	9	5	2	2	34
<b>Total général</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>18</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>78</b>

6 cyclistes sont décédés en 2018 contre 5 en 2017. La mortalité cycliste reste stable. Le nombre de cyclistes tués en 2018 est très proche de la moyenne enregistrée (5,5) sur la période 2014-2017.

Le nombre d'accidents corporels est quasi identique à celui de 2017. La part accident augmente de 1,6 points (8,6 %), après la baisse de la proportion d'accidents de cyclistes enregistrée en 2017 (7,3 %).

La totalité des cyclistes tués sont âgés de plus de 55 ans dont la moitié âgée de 70 ans et plus.

La tranche d'âge 55-69 ans est la seule tranche d'âge avec un nombre total de victimes cyclistes (9) supérieure à celui de 2017 (4). Parmi les 55-69 ans, 1 victime cycliste sur 3 est décédée.

En 2017, la classe d'âge 65 ans et plus (19 % de la population) représente 44 % de la mortalité cycliste alors que sa part dans la mortalité générale, tous usagers confondus, est de 25 %. 82 % de ces accidents et 42 % des décès se sont produits en agglomération 60 cyclistes tués ne portaient pas de casque, contre 37 en 2016 (Source : ONISR, 2017).

Depuis le 22 mars 2017, le port du casque à vélo est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans aussi bien au guidon de leur vélo qu'en tant que passagers. Journal Officiel du 22 décembre 2016.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les cyclomotoristes

Le nombre d'accidents est quasi-identique à celui de 2017

4 cyclomotoristes tués de plus qu'en 2017

7 tués sur 10 ont moins de 24 ans

## Les accidents

Cyclomotoriste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclomotoristes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité	Part d'usagers tués*
2014	182	5	5	182	107	2,7	6%
2015	140	5	5	135	86	3,6	5%
2016	119	7	6	119	76	5,0	6%
2017	91	3	3	97	62	3,3	4%
2018	92	7	7	93	50	7,6	8%
2014-2018	624	27	26	626	381	4,2	5%

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

## Age des victimes

Cyclomotoristes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	1	4	0	0	2	0	7
hospitalisés	1	13	13	15	5	2	1	50
victimes graves	1	14	17	15	5	4	1	57
blessés légers	0	14	11	9	6	3	0	43
Total général	1	28	28	24	11	7	1	100

En 2018, les cyclomotoristes comptent 7 décès contre 3 en 2017. Le nombre d'accidents évolue peu après la baisse significative de - 24 % enregistrée entre 2017 et 2016. La tranche d'âge 18-24 ans totalise le plus grand nombre de tués avec 4 personnes décédées. La part d'accidents corporels (9,6 %) augmente de 1,3 points par rapport à 2017 et représente à nouveau comme dans les années 2015 et 2016, près de 10 % du total des accidents.

Avec 4 tués sur 13, la mortalité cyclomotoriste impacte fortement la tranche d'âge 18-24 ans.

Les tranches d'âge 14-17' et 18-24 ans représentent la majorité (56 %) des victimes cyclomotoristes. Mis à part la mortalité, les 2 tranches d'âges sont relativement homogènes quant aux nombre de blessés.

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2017, l'uniformisation de la taille de la plaque d'immatriculation est généralisée à tous les 2RM, 3RM ou quadricycles non carrossés en circulation. Journal Officiel n°0291 du 15 décembre 2016.

# Accidentalité des usagers vulnérables-----



## Les motocyclistes

Le nombre d'accidents diminue de 6 %

4 motocyclistes décédés de plus qu'en 2017

La gravité dépasse 10 tués pour 100 accidents

## Les accidents

Motocycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes motocyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité	Part d'usagers tués*
<b>2014</b>	205	16	15	213	144	7,3	18%
<b>2015</b>	179	15	15	181	144	8,4	15%
<b>2016</b>	203	23	20	191	127	9,9	19%
<b>2017</b>	200	16	16	199	140	8,0	20%
<b>2018</b>	188	20	20	179	120	10,6	24%
<b>2014-2018</b>	<b>975</b>	<b>90</b>	<b>86</b>	<b>963</b>	<b>675</b>	<b>8,8</b>	<b>23%</b>

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

## Age des victimes

Motocyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
<b>tués</b>	0	0	2	9	6	2	1	<b>20</b>
<b>hospitalisés</b>	0	4	24	44	31	15	2	<b>120</b>
<b>victimes graves</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>26</b>	<b>53</b>	<b>37</b>	<b>17</b>	<b>3</b>	<b>140</b>
<b>blessés légers</b>	0	5	15	22	13	3	1	<b>59</b>
<b>Total général</b>	<b>0</b>	<b>9</b>	<b>41</b>	<b>75</b>	<b>50</b>	<b>20</b>	<b>4</b>	<b>199</b>

La mortalité motocycliste augmente avec 4 personnes tuées supplémentaires par rapport à 2017 (+25 %). Comme en 2015, le nombre d'accidents de moto passe symboliquement sous la barre des 200 sinistres par an. La part des accidents de moto (20 %) augmente de 2 points par rapport à 2017. La part de motocyclistes tués (24 %) est la plus importante observée sur la période 2014-2018.

La tranche d'âge 25-39 ans représente 38 % des victimes motocyclistes. L'évolution du nombre de victimes de cette tranche d'âge est en hausse de 23 % par rapport à 2017. Concernant la mortalité, 45 % des motocyclistes tués sont âgés entre 25 et 39 ans (9/20).

La tranche d'âge 40-54 ans est la plus impactée après les 25-39 ans. Elle compte le double de tués (6) par rapport à la tranche d'âge « jeunes » 18-24 ans (2).

Afin de limiter les blessures graves, le port de gants homologués\*(étiquette CE) est obligatoire pour les usagers de deux-roues motorisés depuis le 20 novembre 2016.

\*Norme EN 13 594, atteste que les équipements ont été soumis à 5 essais pour évaluer la résistance à l'arrachement, à l'abrasion, au déchirement, à la coupure et le système de maintien. Il existe 2 niveaux de protection :

niveau 1 parfaitement adapté aux usages urbains

niveau 2 pour un usage routier plus intensif (usage hors agglomération, intensif ou professionnel)

# Accidentalité des autres usagers-----

## Les automobilistes

Le nombre d'accidents baisse de 15 % par rapport à 2017

2 automobilistes tués de moins qu'en 2017

1/3 des tués sont âgés entre 55 et 69 ans

## 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>2014</b>	1 218	64	30	823	369	2,5	35%
<b>2015</b>	1 166	76	53	721	398	4,5	52%
<b>2016</b>	1 032	81	54	617	329	5,2	50%
<b>2017</b>	971	62	33	668	329	3,4	40%
<b>2018</b>	825	67	31	528	207	3,8	37%
<b>2014-2018</b>	5 212	350	201	3 357	1 632	3,9	53%

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

## Age des victimes

Automobilistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
<b>tués</b>	0	1	4	6	4	10	6	<b>31</b>
<b>hospitalisés</b>	3	8	63	60	36	25	12	<b>207</b>
<b>victimes graves</b>	<b>3</b>	<b>9</b>	<b>67</b>	<b>66</b>	<b>40</b>	<b>35</b>	<b>18</b>	<b>238</b>
<b>blessés légers</b>	25	5	77	110	59	31	14	<b>321</b>
<b>Total général</b>	<b>28</b>	<b>14</b>	<b>144</b>	<b>176</b>	<b>99</b>	<b>66</b>	<b>32</b>	<b>559</b>

Le nombre d'automobilistes tués baisse légèrement par rapport à 2017 avec 2 personnes tuées de moins. Les accidents corporels impliquant au moins un automobiliste baisse avec 146 sinistres de moins qu'en 2017. En 5 ans (1218 accidents en 2014 contre 825 en 2018), il est observé un tiers de moins d'accidents de ce type (-32%).

Le nombre d'accidents mortels impliquant au moins un automobiliste augmente avec 7 sinistres supplémentaires par rapport à 2017, alors que la proportion d'automobilistes tués baisse de 3 points (37 % en 2018 contre 40 % en 2017).

Le nombre d'automobilistes gravement blessés baisse de 37 % avec 122 personnes de moins qu'en 2017.

La part des automobilistes tués âgés de plus de 55 ans augmente nettement de 12 points. Ils représentent 51 % des tués en 2018 contre 39 % en 2017. Les 55-69 ans constituent un tiers des automobilistes tués dans le département (10/31). Les seniors de 70 ans et plus comptent plus d'automobilistes tués que les 18-24 ans.

La mortalité des 18-24 ans est divisée par 2 par rapport à 2017. Pour autant, ils totalisent la majorité des blessés et 30 % des blessés graves alors qu'ils constituent 10 % de population du département.

Les tranches d'âges 25-39 ans (-38) et 40-54 ans (-25) connaissent une baisse importante du nombre de blessés graves par rapport à 2017.

61 % des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant (et 32 % en écrivent) – Enquête TNS-Sofres / La Sécurité routière – Le « texting » au volant, septembre 2013.



# Accidentalité des autres usagers-----

## Les usagers poids-lourds\*

16 accidents de moins qu'en 2017

2 fois moins d'accidents mortels impliquant un PL

3 usagers PL tués de moins qu'en 2017

### 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*
2014	66	14	1	13	7	1,5	1%
2015	51	11	1	20	16	2,0	1%
2016	64	23	2	17	13	3,1	2%
2017	67	12	4	15	8	6,0	5%
2018	51	6	1	19	9	2,0	1%
2014-2018	299	66	9	84	53	3,0	3%

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

### Age des victimes

Usagers PL	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	1	0	0	1
hospitalisés	0	1	3	2	3	0	0	9
victimes graves	0	1	3	2	4	0	0	10
blessés légers	1	1	3	5	0	0	0	10
Total général	1	2	6	7	4	0	0	20

En 2018, le nombre d'accidents mortels impliquant un poids-lourd est divisé par 2 par rapport à 2017 et par 4 par rapport à 2016. Le nombre d'accidents corporels impliquant un poids-lourd est également en baisse de 24 % par rapport à 2017.

Malgré cette baisse du nombre d'accidents, le nombre d'usager poids-lourd blessés augmente en 2018 avec 19 victimes. C'est un nombre supérieur à la moyenne des blessés sur la période 2014-2017 (17).

6 personnes sont décédées dans un accident impliquant un poids-lourd, dont 4 autres usagers (1 piéton et 4 automobilistes). Le taux de gravité (11 tués pour 100 accidents) est divisé par 2 par rapport à la période 2014-2017.

Le conducteur poids-lourd tué en 2018 est décédé sans autres usagers impliqués.

Par rapport à l'année précédente, la part d'accidents corporels impliquant un PL (5 %) baisse légèrement par rapport à 2017. C'est une part stable et identique à la moyenne observée sur la période 2014-2017.

\*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-----



53 % des tués  
le sont en  
agglomération

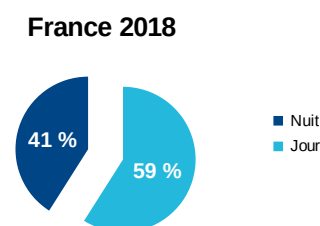
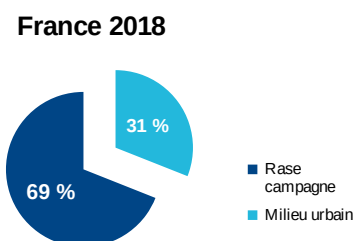
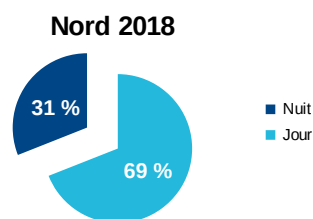
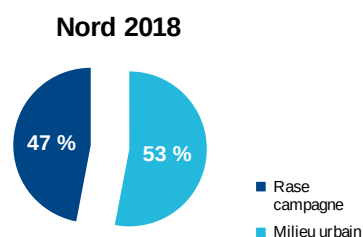
7 personnes  
sur 10 sont  
décédées de  
jour

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

2018		Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	309	37	39	380	231
	Urbain de - 5 000 hab	132	14	16	147	88
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	171	11	11	206	87
	Urbain + de 20 000 hab	347	16	17	440	148
	<b>Total</b>	<b>959</b>	<b>78</b>	<b>83</b>	<b>1173</b>	<b>554</b>
Luminosité	Nuit	336	24	26	461	211
	Jour	623	54	57	712	343
	<b>Total</b>	<b>959</b>	<b>78</b>	<b>83</b>	<b>1 173</b>	<b>554</b>

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée

Répartition des accidents mortels selon la luminosité



La part d'accidents mortels en zone urbaine (53 %) augmente pour la deuxième année consécutive. Elle a augmenté de 6 points par rapport à 2017 et de 10 points par rapport à 2016. Cette hausse est portée par les 5 accidents mortels supplémentaires comptabilisés dans les agglomérations de moins de 5000 habitants.

Globalement, il est observé une baisse du nombre accidents corporels hors et en agglomération. Cette baisse est portée majoritairement par les agglomérations de plus de 20 000 habitants qui comptent 73 accidents corporels de moins qu'en 2017.

En 2017, les accidents mortels se produisent 7 fois sur 10 de jour (69 %), dans une proportion supérieure de 7 points à celle observée en 2018. Près de 2/3 des accidents corporels se produisent de jour (65 %).

En France, en 2016, 87 % des tués hors-agglomération le sont sur des routes bidirectionnelles.



# Accidentalité temporelle-----

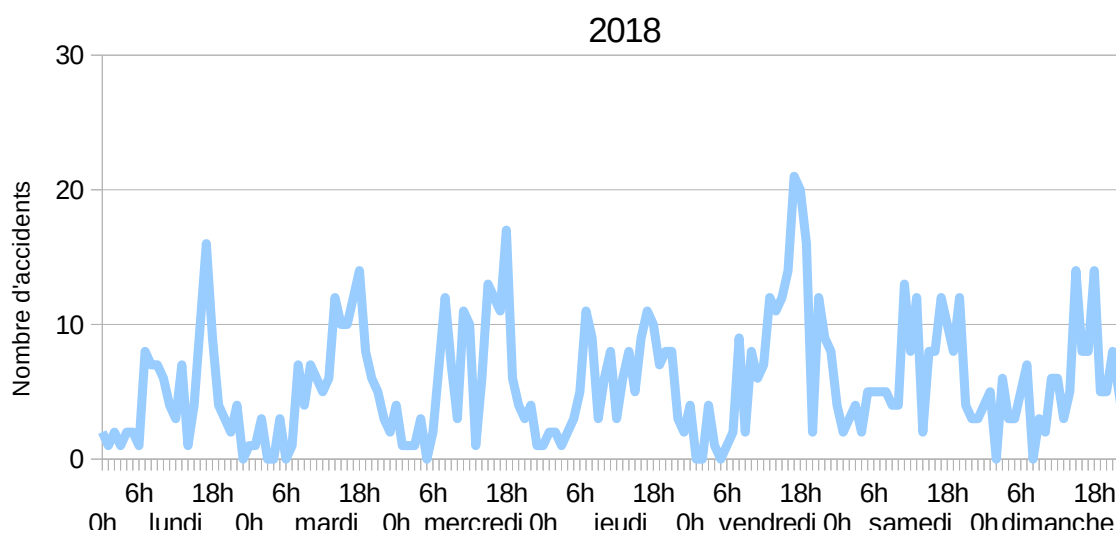
Février 2018 est le mois de février le plus meurtrier depuis 2010

Avril-Juillet  
2017 : 19 tués  
2018 : 32 tués

Septembre  
2017 : 85 accidents  
2018 : 104 accidents  
+ 22 %

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	77	2	2	62	40
Février	64	11	11	49	27
Mars	70	4	5	37	55
Avril	88	8	9	60	50
Mai	86	7	8	44	59
Juin	83	7	7	45	50
Juillet	98	8	8	53	68
Août	63	4	4	32	46
Septembre	104	8	8	53	74
Octobre	80	5	6	43	65
Novembre	77	9	10	50	40
Décembre	69	5	5	26	45
<b>Total</b>	<b>959</b>	<b>78</b>	<b>83</b>	<b>554</b>	<b>619</b>

## Répartition hebdomadaire et horaire des accidents corporels – Année 2018



L'année 2018 connaît sur 7 mois une mortalité mensuelle supérieure à 2017. Cette surmortalité est observée essentiellement sur période de 4 mois du mois d'avril au mois de juillet. L'année 2018 présente une mortalité mensuelle plus linéaire que celle observée les années précédentes. Seul le mois de février connaît une surmortalité avec 11 décès contre 3 en février 2017.

Comme pour les années précédentes le pic d'accidentalité entre 17 h et 20 h est constaté chaque jour de la semaine. Toutefois l'année 2018 se distingue avec une augmentation du nombre d'accidents corporels observée le vendredi entre 17 h et 19 h.



# Accidents avec une alcoolémie illégale-----

Accidents avec alcool  
- 22 %  
entre 2014  
et 2018

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

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

	Accidents corporels	Accidents corporels au taux connu <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>2014</b>	1 381	1048	140	13%	8%
<b>2015</b>	1 321	965	124	13%	15%
<b>2016</b>	1 181	912	136	15%	11%
<b>2017</b>	1 102	533	117	22%	7%
<b>2018</b>	959	441	109	25%	10%
<b>2014-2018</b>	<b>5944</b>	<b>3899</b>	<b>626</b>	<b>16%</b>	<b>10%</b>

	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>2014</b>	81	67	12	18%	28%
<b>2015</b>	92	69	26	38%	31%
<b>2016</b>	104	81	22	27%	29%
<b>2017</b>	78	32	10	31%	30%
<b>2018</b>	78	27	9	33%	30%
<b>2014-2018</b>	<b>433</b>	<b>276</b>	<b>79</b>	<b>29%</b>	<b>30%</b>

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

Le nombre d'accidents corporels impliquant un usager en alcoolémie illégale baisse légèrement (-8). Par contre la proportion augmente de 3 points.

Le nombre d'accidents mortels impliquant un usager en alcoolémie illégale baisse légèrement. 11 personnes sont décédées dans ce type d'accidents, soit une personne de moins qu'en 2017. La mortalité liée à l'alcool au volant diminue depuis 2017 mais représente encore un tiers des accidents mortels dans le département, soit 3 points de plus qu'au niveau national.

En 2018, les accidents avec alcool ont occasionné le décès de 7 automobilistes, 2 motocyclistes, 1 piéton et 1 cycliste.

Les personnes tuées sont relativement jeunes, et majoritairement âgées en moyenne de 27 ans. Les 20-35 ans totalisent plus de la moitié des tués (6/11).

2/3 des tués sont présumés responsables (6/11). La responsabilité incombe 6 fois sur 9 à un automobiliste. 4 accidents sur 9 se sont produits avec un seul véhicule sans piéton, occasionnant 6 personnes tuées (5 automobilistes et 1 motocycliste).

9 personnes sur 11 sont décédées de nuit, 6 sur 11 hors agglomération.

<sup>1</sup> Alcoolémie connue : Conducteurs ou piétons 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

21 pays européens ont déjà adopté une alcoolémie légale inférieure à 0.5 g/l, soit pour leurs conducteurs novices, soit pour tous. En Allemagne, dès la première année de l'adoption de cette mesure la mortalité routière a diminué de 17 % chez les 18-21 ans\*. \* Source : BAST - Institut de recherche allemand pour la sécurité routière



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

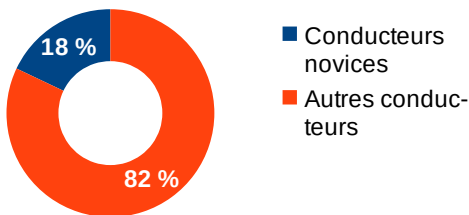
**Conducteurs novices : 18 % des conducteurs dans l'ensemble des accidents**

**Conducteurs novices : 15 % des conducteurs dans les accidents mortels**

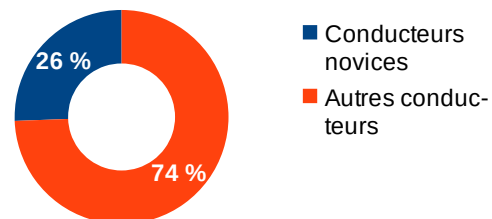
**14 personnes tuées dans des accidents avec au moins un conducteur novice**

Accidents corporels	Nombre de conducteurs concernés dans les accidents corporels	Nombre d'accidents corporels concernés	Nombre de conducteurs concernés dans les accidents mortels	Nombre d'accidents mortels concernés	Nombre total de victimes dans les accidents concernés			
					Tués	BH	BL	Indemnes
Conducteur novices	269	247	15	14	14	166	173	277
Autres conducteurs	1230	718	85	64	69	13	14	55
<b>Ensemble</b>	<b>1499</b>	<b>965</b>	<b>100</b>	<b>78</b>	<b>83</b>	<b>179</b>	<b>187</b>	<b>332</b>

Profil des conducteurs  
Accidents corporels\*



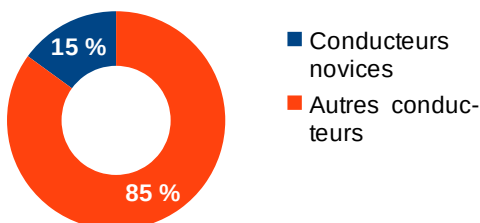
Proportion de conducteurs par accident



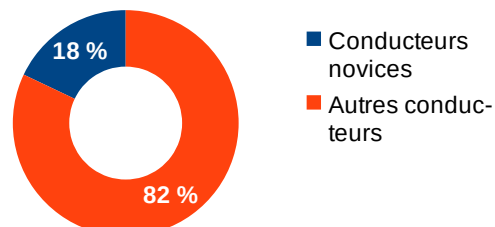
\*accidents avec nombre année de permis du conducteur renseigné

En 2018, parmi les 1499 conducteurs impliqués dans les accidents corporels, 269 conducteurs novices (permis probatoire) sont présents, soit 18 % des conducteurs impliqués dans 26 % des accidents concernés (247/965).

Profil des conducteurs  
Accidents mortels



Proportion de conducteurs par accident



En 2018, parmi les 100 conducteurs impliqués dans les accidents mortels, 15 conducteurs novices (permis probatoire) sont présents, soit 15 % des conducteurs impliqués dans 18 % des accidents concernés (14/78).

Le risque d'être tué pour un conducteur novice est estimé 4 fois supérieur à celui d'un conducteur expérimenté (Sources ONISR- Assemblée plénière du 11 mai 2015 – Conseil National de la Sécurité Routière – Avis sur l'amélioration de la formation du conducteur novice).

## ■ **LE FICHIER ACCIDENT**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le bilan 2018 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.