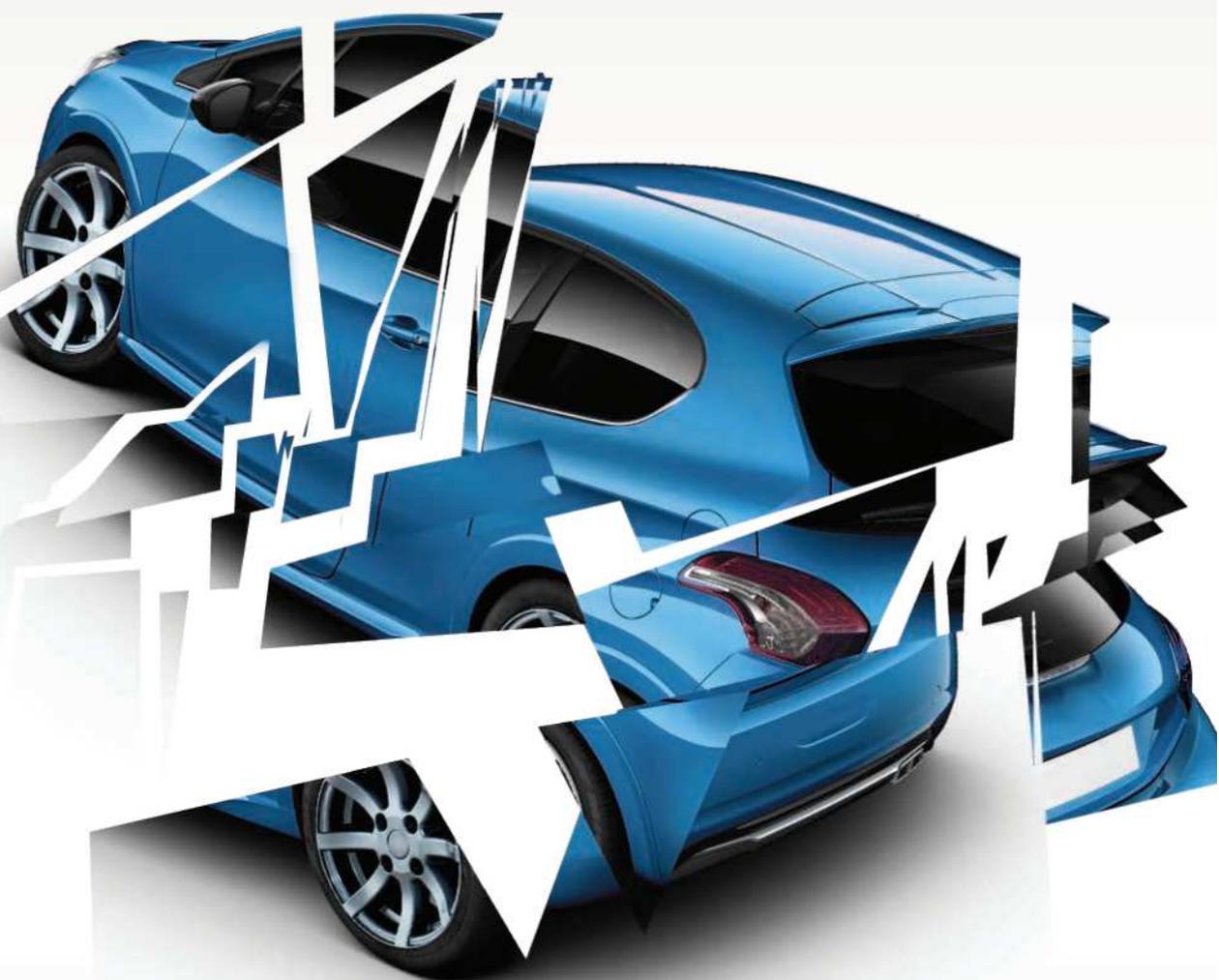




## La sécurité routière dans le Département du Nord

# Bilan 2014

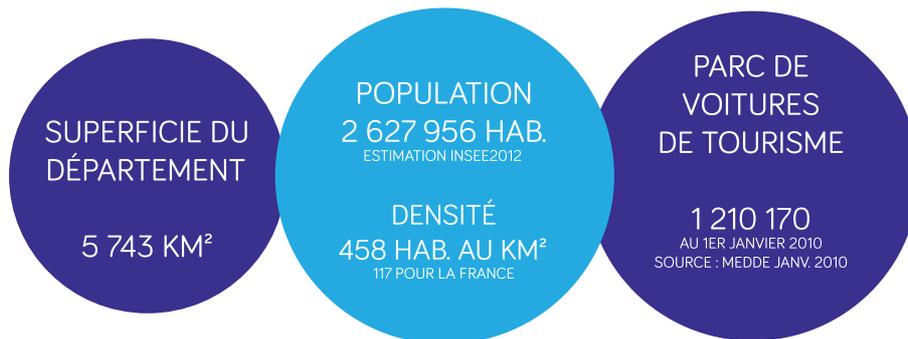


PRÉFET DU NORD

**ODSR**  
Observatoire  
Départemental  
de Sécurité  
Routière

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





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.

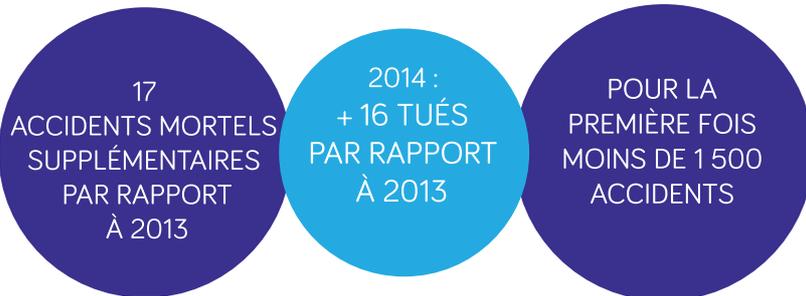
Depuis le 1er janvier 2005, les définitions des blessés graves et des personnes tuées sont régies par de nouvelles règles, afin d'être en conformité avec celles utilisées par les autres pays européens. Les personnes décédées sont comptabilisées jusqu'à 30 jours suivant l'accident, et non plus à 6 jours, les blessés à 24 heures, et non plus à 6 jours.



# ANNÉE 2014

## ÉLÉMENTS MARQUANTS

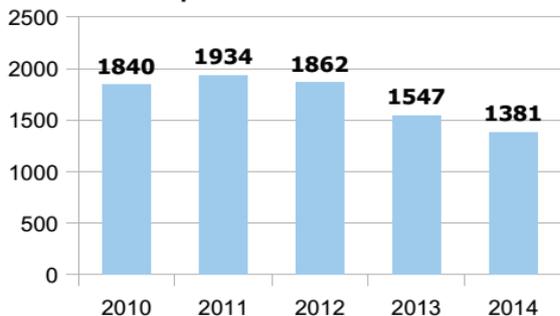
Données ATBH\* 2010 - 2014



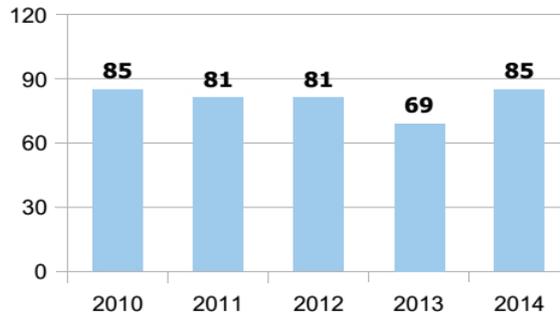
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
<b>2010</b>	1 840	79	85	2 235	858	4,6
<b>2011</b>	1 934	78	81	2 344	948	4,2
<b>2012</b>	1 862	74	81	2 295	993	4,4
<b>2013</b>	1 547	64	69	1 950	844	4,5
<b>2014</b>	1 381	81	85	1 728	918	6,2
<b>2010-2014</b>	<b>8 564</b>	<b>376</b>	<b>401</b>	<b>10 552</b>	<b>4 561</b>	<b>4,7</b>

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

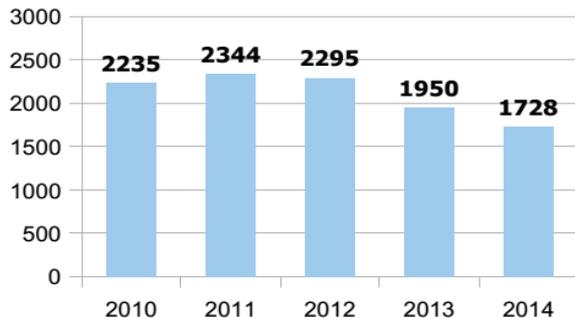
Accidents corporels



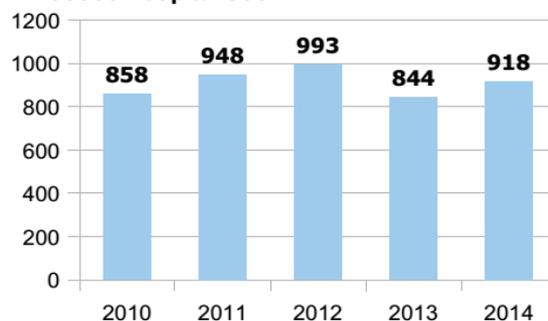
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés

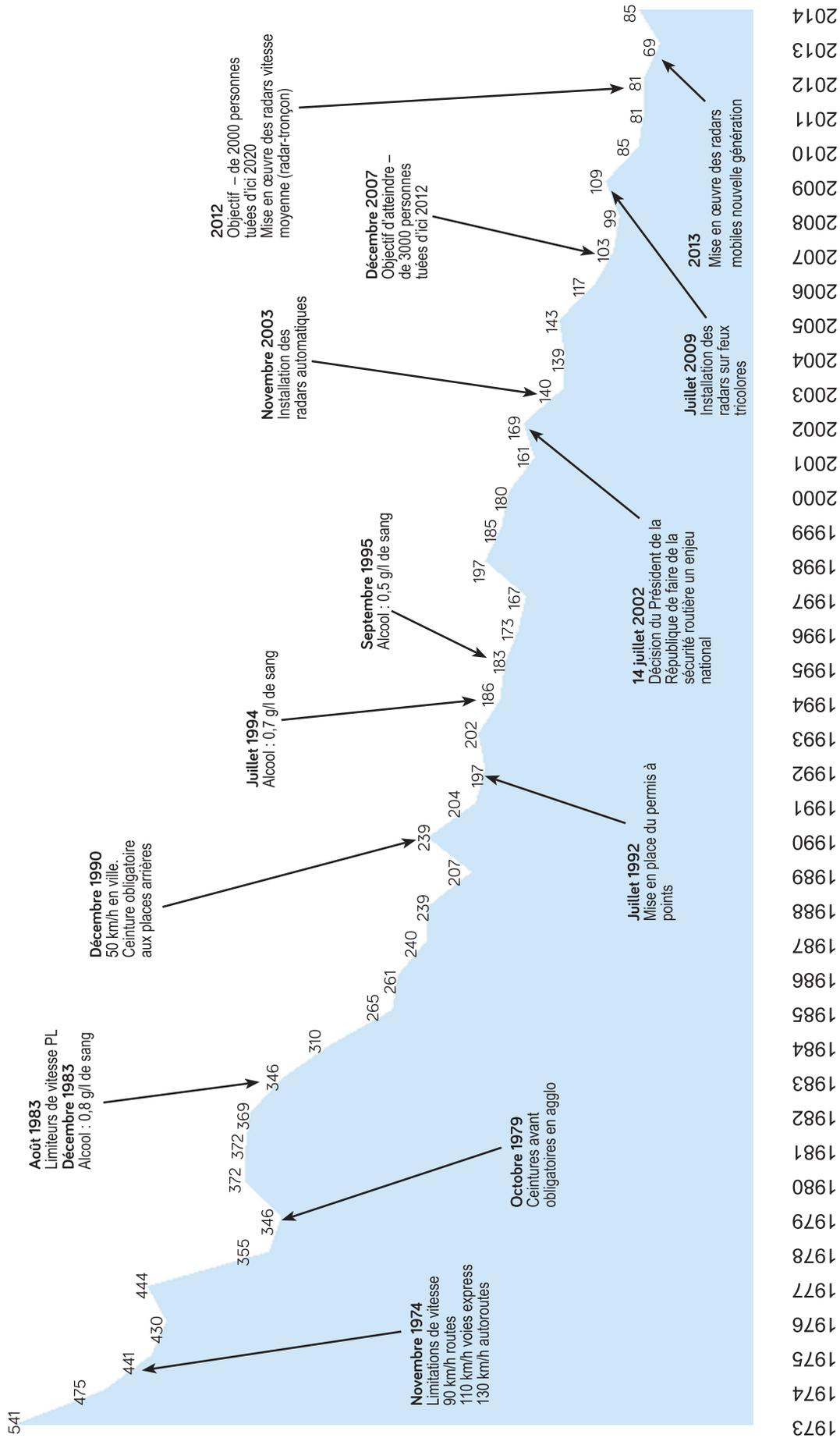


\* ATBH : Accidents - Tués - Blessés - Blessés Hospitalisés ( + de 24h )

Avec 85 personnes tuées, l'année 2014 enregistre 16 victimes supplémentaires par rapport à 2013 (+ 23 %), et rejoint les niveaux connus les années antérieures notamment en 2010. Les autres indicateurs diminuent avec une baisse du nombre d'accidents corporels et des blessés de -11 %, à l'exception des blessés hospitalisés en hausse de 4 %.

Le taux de gravité de 2014 est le plus élevé depuis 2010. Au niveau national la mortalité routière augmente de 3,5 %, alors que les autres indicateurs (contrairement au département du Nord) augmentent dans des proportions allant de 2 à 3 %.

# 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'État 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 12 087 vies qui ont été épargnées entre 1973 et 2012. En 2014, le département du Nord est équipé de 69 radars automatiques (37 radars vitesses, 36 radars de feux tricolores et 5 radars de passage à niveau (le premier a été installé en 2012) générant plus de 580 000 messages d'infractions (390 576 pour les radars vitesses, 40 782 pour les radars sur feux et 2 541 pour les passages à niveau). En une décennie, le déploiement des radars a fait baisser la vitesse moyenne de plus de 10 %.

En 1972, il était affiché plus de 18 000 morts sur les routes de France (541 en 1973 pour le département). L'État 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 12 087 vies qui ont été épargnées entre 1973 et 2012. En 2014, le département du Nord est équipé de 69 radars automatiques

# ACCIDENTALITÉ PAR TRANCHE D'ÂGE

page 6

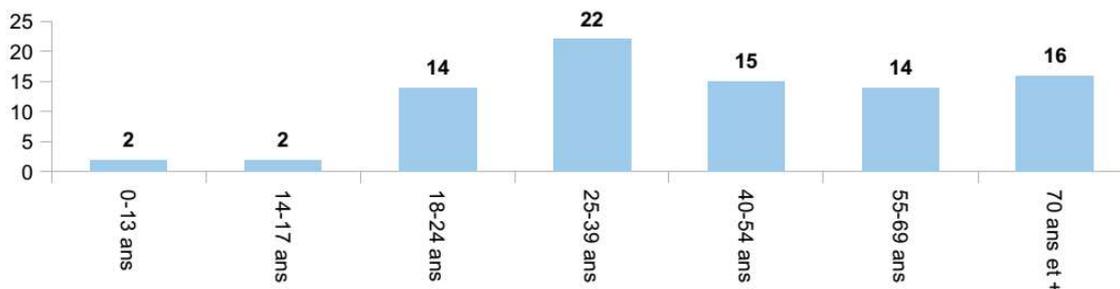
70 ANS  
ET PLUS  
16 PERSONNES  
TUÉES (19 %)

70 ANS  
ET PLUS  
+ 13 TUÉS PAR  
RAPPORT  
À 2013

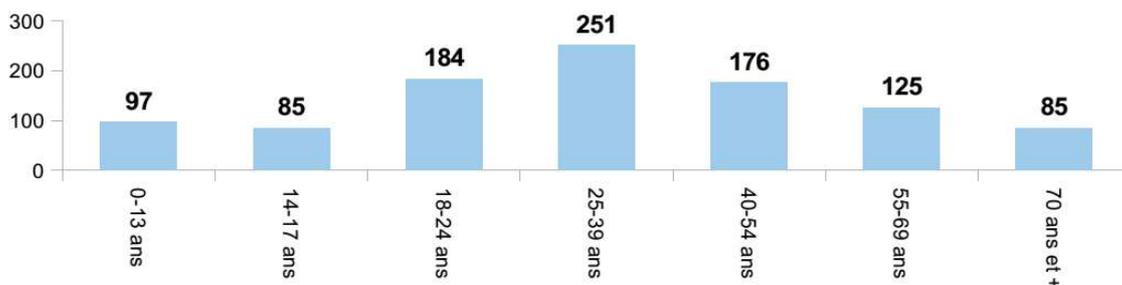
18-24 ANS  
14 VICTIMES  
- 2 TUÉS  
PAR RAPPORT  
À 2013

2014	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>	2	2	14	22	15	14	16	<b>85</b>
Blessés hospitalisés	95	83	170	229	161	111	69	<b>918</b>
<b>Victimes graves</b>	97	85	184	251	176	125	85	<b>1003</b>
Blessés légers	86	58	190	221	150	74	31	<b>810</b>
<b>Total général</b>	<b>183</b>	<b>143</b>	<b>374</b>	<b>472</b>	<b>326</b>	<b>199</b>	<b>116</b>	<b>1813</b>

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



Le nombre de personnes tuées se situe majoritairement dans la tranche d'âge 25-39 ans, passant de 13 décès en 2013 à 22 en 2014, soit 26 % des personnes tuées dans le département.

Le nombre de tués âgés de 70 ans et plus (16) est le plus important enregistré depuis 2004 (22). Il représente 15 % des tués en 2004 contre 19 % en 2014, et seulement 4 % en 2013 avec 3 décès. Le risque d'être tué (1 sur 6) est plus important que pour les autres tranches d'âges avec 16 tués pour un total général de 116 victimes.

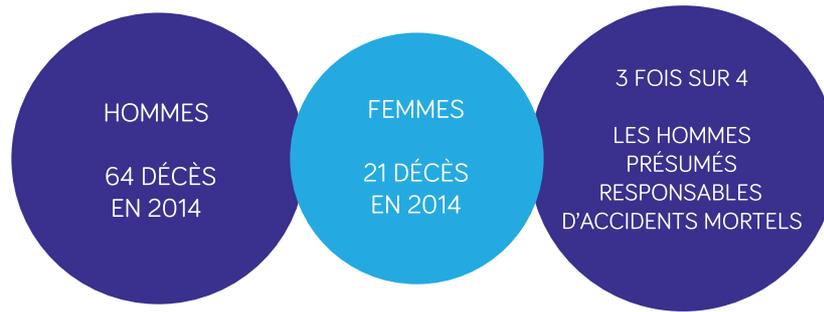
Les 18-24 ans totalisent moins de victimes graves avec 184 en 2014 contre 192 en 2013. Avec 14 décès en 2014 contre 16 en 2013, ils représentent 16,5 % des tués.

Mis à part les 0-13 ans, l'augmentation du nombre de victimes graves touche toutes les tranches d'âges par rapport à 2013. Elle impacte plus particulièrement les plus âgés (70 ans et plus), avec 85 blessés graves en 2014 contre 56 en 2013 (+29).



# ACCIDENTALITÉ

## SELON LE SEXE



Nombre de tués	Hommes	Femmes
2010	69	16
2011	59	22
2012	57	24
2013	53	17
2014	64	21
<b>Total</b>	<b>302</b>	<b>100</b>

	Conducteurs présumés responsables	Responsabilité présumée			
		masculin		féminin	
		Nombre	Part	Nombre	Part
2010	1 105	848	77%	257	23%
2011	1 210	884	73%	326	27%
2012	1 170	876	75%	294	25%
2013	1 045	788	75%	257	25%
2014	1 033	768	74%	265	26%
<b>2010-2014</b>	<b>5 563</b>	<b>4 164</b>	<b>75%</b>	<b>1 399</b>	<b>25%</b>

La répartition par sexe du nombre de tués reste quasiment identique aux 5 dernières années. Cependant l'évolution de la mortalité des femmes (+ 31%) connaît une variation supérieure à celle des hommes (+ 20%), par rapport aux chiffres enregistrés en 2013.

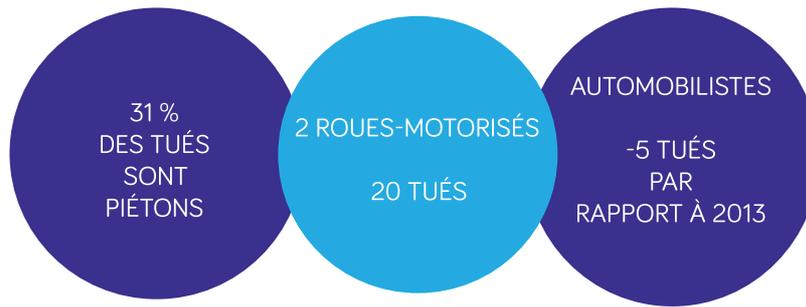
La responsabilité élevée des conducteurs masculins (3 fois sur 4) reste inchangée par rapport aux années antérieures.



# ACCIDENTALITÉ

## PAR CATÉGORIES D'USAGERS

page 8



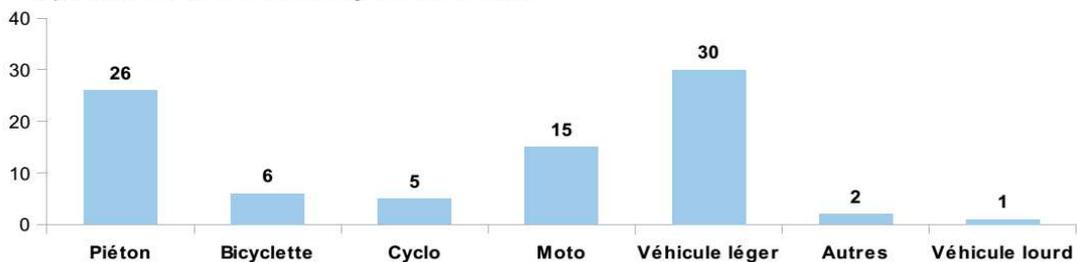
2014	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
<b>Piéton</b>	374	27%	26	31%	369	215	7,0
<b>Bicyclette</b>	100	7%	6	7%	94	55	6,0
<b>Cyclo</b>	182	13%	5	6%	182	107	2,7
<b>Moto</b>	205	15%	15	18%	213	144	7,3
<b>Véhicule léger</b>	1 219	88%	30	35%	823	369	2,5
<b>Poids-Lourds**</b>	66	5%	1	1%	13	7	1,5
<b>Autres***</b>	87	6%	2	2%	34	21	2,3
<b>Ensemble</b>	<b>1 381</b>		<b>85</b>	<b>100%</b>	<b>1 728</b>	<b>918</b>	<b>6,2</b>

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

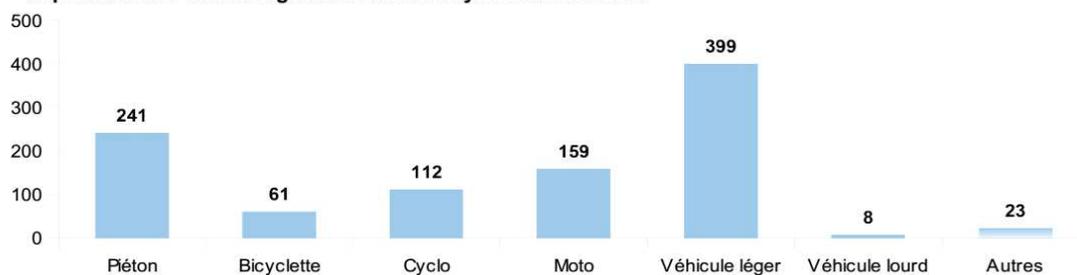
\*\* Nota : Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de transports de marchandises.

\*\*\* 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



La forte augmentation du nombre de piétons tués avec 16 victimes supplémentaires (26 contre 10 en 2013) est le fait marquant de l'année 2014.

La proportion de tués des autres usagers vulnérables (cyclistes, cyclomotoristes, motocyclistes) augmente de 2 points en 2014 (69 %) par rapport à 2013 (67 %).

La mortalité de l'ensemble des deux-roues avec 24 décès, confirme le fait que ces usagers restent un enjeu d'amélioration de la sécurité routière.

Le nombre d'automobilistes tués baisse (-5 décès), ainsi que leur part (-16 points) passant de 51 % en 2013 à 35 % en 2014.

### Les piétons

POUR LA  
PREMIÈRE FOIS  
- DE 400  
ACCIDENTS DE  
PIÉTONS

16 DÉCÈS  
DE PLUS  
QU'EN 2013

LES PIÉTONS ÂGÉS  
SONT  
SUR-REPRÉSENTÉS

#### 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**
2010	457	16	16	465	174	3,5	19%
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%
<b>2010-2014</b>	<b>2 241</b>	<b>81</b>	<b>81</b>	<b>2 300</b>	<b>1 070</b>	<b>3,6</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	0	3	4	5	6	7	26
hospitalisés	49	26	19	18	29	37	37	215
victimes graves	50	26	22	22	34	43	44	241
blessés légers	34	13	24	25	24	18	16	154
<b>Total général</b>	<b>84</b>	<b>39</b>	<b>46</b>	<b>47</b>	<b>58</b>	<b>61</b>	<b>60</b>	<b>395</b>

La mortalité des piétons augmente significativement. Le chiffre de 26 piétons tués est le plus important depuis près de 15 ans (33 décès en 2000). Leur part n'a également jamais atteint une proportion aussi importante depuis 15 ans, atteignant cette année 31 % des tués (18 % en 2000 et 14 % en 2013).

Le nombre d'accidents corporels impliquant un piéton passe pour la première fois sous les 400 accidents par an. Cependant, la part de 25 % des accidents corporels constatée depuis 2010 (27 % en 2014) n'a jamais été atteinte dans les années 2000, soulignant une aggravation globale de leur accidentalité.

Le fait nouveau est que tous les âges sont concernés. Par rapport à 2013, l'augmentation du nombre de tués pour

6 tranches d'âges sur 7 avec les 0-13 ans (+1), 18-24 ans (+2), 25-39 ans (+4), les 40-54 ans (+1) et 55-69 ans (+3) démontre ce phénomène.

La tranche d'âge des plus de 70 ans est la plus touchée avec 7 victimes, alors que seuls 2 décès étaient enregistrés en 2013. Ces chiffres confirment la gravité accrue des accidents impliquant les piétons les plus âgés. On observe le même phénomène au niveau national avec une sur-représentation des plus de 65 ans dans la mortalité piétonne.

Le nombre de piétons grièvement blessés (241) augmente de 14 %, alors que ce nombre était en baisse de 23 % en 2013.



### Les cyclistes

4 TUÉS  
DE PLUS  
QU' EN 2013

3 TUÉS SUR 4  
ONT PLUS  
DE 55 ANS

LE TAUX  
DE GRAVITÉ  
EST  
MULTIPLIÉ PAR 4

### 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**
<b>2010</b>	151	7	7	139	47	4,6	8%
<b>2011</b>	200	5	5	195	72	2,5	6%
<b>2012</b>	177	8	8	172	66	4,5	10%
<b>2013</b>	131	2	2	127	56	1,5	3%
<b>2014</b>	100	6	6	94	55	6,0	7%
<b>2010-2014</b>	<b>759</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>727</b>	<b>296</b>	<b>3,7</b>	<b>7%</b>

\* 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
<b>tués</b>	0	1	0	0	1	3	1	<b>6</b>
<b>hospitalisés</b>	10	6	5	8	7	15	4	<b>55</b>
<b>victimes graves</b>	10	7	5	8	8	18	5	<b>61</b>
<b>blessés légers</b>	5	7	6	14	4	3	0	<b>39</b>
<b>Total général</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>5</b>	<b>100</b>

Le nombre de cyclistes décédés s'élève à 6 victimes contre 2 l'année dernière. La gravité multipliée par 4 démontre que les accidents corporels impliquant les cyclistes (pourtant en baisse de 30 %) reste préoccupante. Le nombre de tués est revenu au niveau des années antérieures à 2013.

La tranche d'âge 55-69 ans est la plus touchée cette année, avec 2 décès et 3 blessés graves supplémentaires. Malgré 1 tué dans la tranche d'âge 14-17 ans, le total général des jeunes victimes (0-17 ans) est en baisse par rapport à 2013.

La part des cyclistes tués dans le département (7 %) est plus importante que celle observée au niveau national (4,7 %).

Les victimes cyclistes sont aujourd'hui plus âgées qu'auparavant. En 2014 la part des cyclistes âgés entre 55 ans et 69 ans atteint 30 % des victimes graves, (18/61) et dépasse celle des 0-17 ans (28 %) pour la première fois depuis 2005.



### Les cyclomotoristes

POUR  
LA PREMIÈRE FOIS  
MOINS DE 200  
ACCIDENTS

- 2 DÉCÈS  
PAR RAPPORT  
À 2013

9 ACCIDENTS  
SUR 10 EN  
AGGLOMÉRATION

### 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>2010</b>	274	15	15	275	133	5,5	18%
<b>2011</b>	306	23	23	290	162	7,5	28%
<b>2012</b>	261	10	9	257	139	3,4	11%
<b>2013</b>	231	14	14	219	124	6,1	20%
<b>2014</b>	205	15	15	213	144	7,3	18%
<b>2010-2014</b>	<b>1 277</b>	<b>77</b>	<b>76</b>	<b>1 254</b>	<b>702</b>	<b>6,0</b>	<b>19%</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	0	3	1	1	0	0	<b>5</b>
<b>hospitalisés</b>	0	25	28	33	17	3	1	<b>107</b>
<b>victimes graves</b>	0	25	31	34	18	3	1	<b>112</b>
<b>blessés légers</b>	3	17	24	18	12	1	0	<b>75</b>
<b>Total général</b>	<b>3</b>	<b>42</b>	<b>55</b>	<b>52</b>	<b>30</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>187</b>

Le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste enregistre encore un net recul de 22 % par rapport à 2013, et passe significativement sous la barre des 200 accidents cette année. En 2010 cette catégorie représentait encore 18 % des accidents du département contre 13 % en 2014. Le nombre de tués est inférieur à celui de 2013 (-2), et varie entre 4 et 7 décès par an depuis 2010.

Globalement, l'accidentalité par tranche d'âge varie faiblement comparée aux 5 dernières années. Bien que la tranche d'âge 25-39 ans soit significativement présente, les adolescents et les jeunes adultes restent les principales victimes des accidents de cyclomoteur.

L'accidentalité des cyclomotoristes âgés entre 14 et 24 ans représentent 1 victime grave sur 2 comme en 2013. Les 18-24 ans en sont les principaux contributeurs (28 % des victimes graves et 60 % des décès).

Le risque pour un cyclomotoriste est 20 fois plus important que le risque d'être tué pour un conducteur de véhicule de tourisme (source ONISR - Bilan France 2013).



### Les motocyclistes

BAISSE DE 11 %  
DU NOMBRE  
D'ACCIDENTS  
PAR RAPPORT  
À 2013

6 TUÉS  
SUR 15 DANS  
LES PETITES  
AGGLOMÉRATIONS  
(- DE 5000 HAB.)

80 %  
DES ACCIDENTS  
AVEC DES MOTOS  
> À 125 CM<sup>3</sup>

### 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**
2010	274	15	15	275	133	5,5	18%
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%
<b>2010-2014</b>	<b>1 277</b>	<b>77</b>	<b>76</b>	<b>1 254</b>	<b>702</b>	<b>6,0</b>	<b>19%</b>

\* 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
<b>tués</b>	0	1	2	7	4	1	0	<b>15</b>
<b>hospitalisés</b>	1	11	31	50	40	11	0	<b>144</b>
<b>victimes graves</b>	1	12	33	57	44	12	0	<b>159</b>
<b>blessés légers</b>	1	5	16	28	16	3	0	<b>69</b>
<b>Total général</b>	<b>2</b>	<b>17</b>	<b>49</b>	<b>85</b>	<b>60</b>	<b>15</b>	<b>0</b>	<b>228</b>

Avec 15 tués en 2014 contre 14 en 2013, le bilan de la mortalité routière des motocyclistes évolue peu cette année. La part des tués s'élève à 18 %. C'est une valeur comprise entre 15 et 20 % déjà observée à 8 reprises sur les 10 dernières années. Le taux de gravité augmente pour la deuxième année consécutive et dépasse les 7 tués pour 100 accidents, conséquence de la baisse de 11 % du nombre d'accidents. Le nombre de blessés graves (144) augmente également, avec 20 victimes supplémentaires par rapport à 2013, soit une hausse de 16 %.

En 2014, 5 victimes sont âgées entre 25 et 30 ans, ils représentent 33 % des tués contre 20 % pour la décennie 2004-2014. Entre 2010 et 2014, la mortalité touche plutôt les jeunes adultes entre 23 et 26 ans. Ils représentent un quart des motocyclistes tués en 5 ans.

La tranche d'âge 25-39 ans est majoritaire en nombre de victimes graves. Sur 10 ans, elle représente 40 % des victimes graves en moto, et encore 36 % en 2014.

En France la mortalité motocycliste décroît légèrement en 2014, avec 625 tués contre 631 en 2013 (source ONISR).



### Les automobilistes

PRÈS DE 3  
ACCIDENTS  
MORTELS  
SUR 4  
IMPLIQUENT UN  
AUTOMOBILISTE

VÉHICULE SEUL  
12 TUÉS SUR 30  
(40 %)

10 TUÉS  
SUR 30  
ONT PLUS  
DE 65 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**
2010	1 617	57	36	935	324	2,2	42%
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%
<b>2010-2014</b>	<b>7 524</b>	<b>280</b>	<b>177</b>	<b>4 555</b>	<b>1 690</b>	<b>2,4</b>	<b>44%</b>

\* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

\*\* les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple : En 2012, 40 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
<b>tués</b>	0	0	6	10	2	4	8	<b>30</b>
<b>hospitalisés</b>	35	14	83	109	60	44	24	<b>369</b>
<b>victimes graves</b>	35	14	89	119	62	48	32	<b>399</b>
<b>blessés légers</b>	43	15	117	128	90	46	15	<b>454</b>
<b>Total général</b>	<b>78</b>	<b>29</b>	<b>206</b>	<b>247</b>	<b>152</b>	<b>94</b>	<b>47</b>	<b>853</b>

Le nombre d'automobilistes tués (30) baisse pour la deuxième fois consécutive (40 tués en 2012 et 35 tués en 2013). Le nombre de décès est divisé par 2 par rapport à l'année 2004 (61 tués). La part des automobilistes baisse considérablement de 16 points, en passant de 51 % des tués en 2013 à 35 % en 2014.

Le nombre d'accidents baisse de 12 %, mais en moindre proportion par rapport à 2012-2013 (-17 %).

Un tiers des tués est dans la tranche d'âge 25-39 ans qui reste majoritaire. Cependant, l'évolution des 70 ans et plus se distingue encore plus nettement. Avec 8 tués (dont 5 conducteurs) elle représente 27 % des décès contre 3 % en 2013 et 2012.

Cette proportion n'a jamais été atteinte depuis 10 ans. Seule 2012 enregistrait également 8 tués, mais ne représentait que 16 % des victimes.

Les 18-24 ans comptabilisent 3 décès de moins qu'en 2013. Cependant, ils restent sur-représentés en totalisant 20 % des automobilistes tués, avec 6 décès dont 5 conducteurs.

A l'inverse du département, le nombre d'automobilistes tués en France augmente en 2014, avec 1663 victimes contre 1612 en 2013 (source ONISR).



## Les usagers poids-lourds

ACCIDENTS  
CORPORELS  
IMPLIQUANT  
UN PL  
- 18 %

+ 9 ACCIDENTS  
MORTELS  
IMPLIQUANT  
UN PL (14 TUÉS)

9 ACCIDENTS  
MORTELS SUR  
DÉPARTEMENTALES  
OU VOIES  
COMMUNALES

### 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**
2010	115	17	3	43	26	2,6	4%
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%
<b>2010-2014</b>	<b>471</b>	<b>57</b>	<b>4</b>	<b>130</b>	<b>54</b>	<b>0,8</b>	<b>1%</b>

\* 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
<b>tués</b>	0	0	0	0	1	0	0	<b>1</b>
<b>hospitalisés</b>	0	1	1	3	2	0	0	<b>7</b>
<b>victimes graves</b>	0	1	1	3	3	0	0	<b>8</b>
<b>blessés légers</b>	0	0	0	3	2	1	0	<b>6</b>
<b>Total général</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>14</b>

Les conducteurs et passagers de poids-lourds sont logiquement moins impactés physiquement que les autres usagers (4 tués en 5 ans).

Cependant, cette année les accidents mortels impliquant un poids-lourd occasionnent 14 décès d'autres usagers (contre 5 en 2013), soit 16 % du total des victimes dans le département. Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd s'accroît nettement cette année, atteignant 21 tués pour 100 accidents.

La moitié des tués sont des usagers vulnérables avec 1 piéton, 4 cyclistes (dont 3 âgés de 65 ans et plus), un cyclomotoriste

et un motocycliste, auxquels s'ajoutent 6 automobilistes et un conducteur PL.

Le nombre d'accidents corporels impliquant un PL (66) est en baisse de 18 % par rapport à 2013. Parmi ces accidents, on comptabilise un total de 21 accidents corporels (dont 13 mortels) impliquant un usager vulnérable (4 piétons, 5 cyclistes et 12 deux-roues-motorisés), soit 30 %.

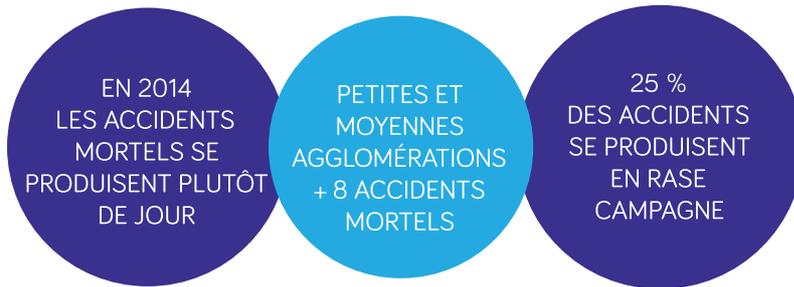
Malgré le faible nombre d'accidents, leur gravité souligne le fait que le partage de la route, entre véhicules lourds et usagers vulnérables, reste un enjeu important pour la sécurité routière.

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



# ACCIDENTALITÉ

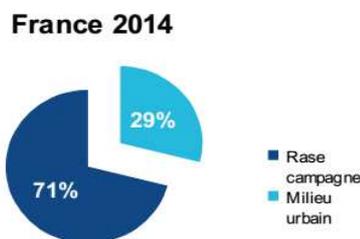
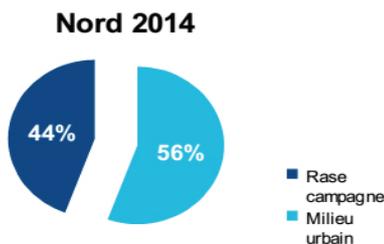
SELON L'ENVIRONNEMENT



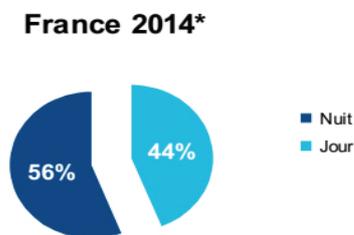
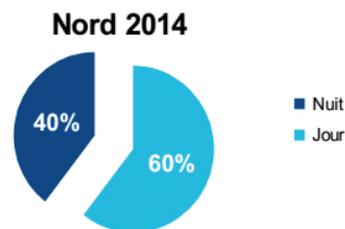
2014		Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	349	36	39	457	278
	Urbain de - 5 000 hab	120	15	16	147	90
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	286	17	17	341	192
	Urbain + de 20 000 hab	625	13	13	783	358
	<b>Total</b>	<b>1380</b>	<b>81</b>	<b>85</b>	<b>1728</b>	<b>918</b>

Luminosité		Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
	Nuit	442	32	34	571	297
	Jour	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



\* Estimation - ONISR 2014

En 2014 les accidents mortels se produisent plutôt de jour avec une part passant de 52 % en 2013 à 60 % en 2014. Cette année 49 accidents mortels ont eu lieu de jour, contre 33 en 2013 (+16).

Le nombre d'accidents mortels en milieu urbain et en rase campagne augmente, avec respectivement 10 et 7 accidents mortels supplémentaires par rapport à 2013. La répartition des accidents urbain/rase campagne reste quasi identique.

Le nombre d'accidents augmente essentiellement dans les petites (moins de 5000 habitants +4 accidents) et moyennes agglomérations (de 5000 à 20 000 habitants +4 accidents). L'accidentalité du département du Nord est fortement urbanisée à l'image de son territoire. C'est une différence notable comparée à l'accidentalité et au territoire national.

# ACCIDENTALITÉ

TEMPORELLE

page 16

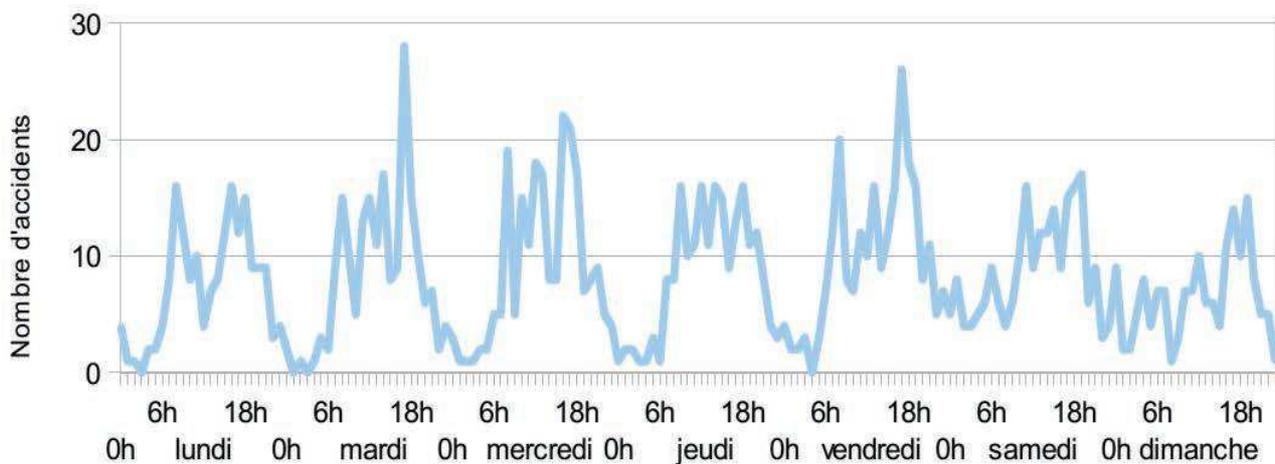
NOVEMBRE  
2014  
17 TUÉS

LA MORTALITÉ  
PRINTEMPS / ÉTÉ  
RESTE ÉLEVÉE

DEPUIS 2 ANS  
LE MARDI  
(18H-19H)  
CONNAÎT UN PIC  
D'ACCIDENTALITÉ

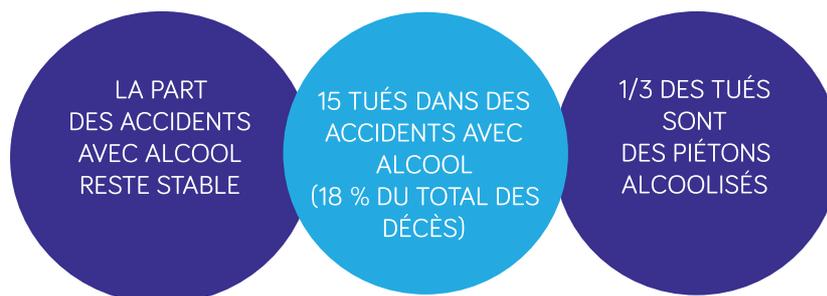
Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	116	3	3	151	66
Février	100	4	4	120	71
Mars	110	5	5	125	75
Avril	122	9	9	145	74
Mai	114	6	7	141	75
Juin	134	9	9	155	73
Juillet	112	2	2	169	93
Août	86	8	9	112	63
Septembre	104	8	9	130	72
Octobre	137	8	9	169	101
Novembre	133	17	17	156	82
Décembre	113	2	2	155	73
<b>Total</b>	<b>1381</b>	<b>81</b>	<b>85</b>	<b>1728</b>	<b>918</b>

## Répartition hebdomadaire et horaire - Année 2014



Le mois de novembre se distingue particulièrement avec 17 tués contre 6 en novembre 2013. La comparaison des périodes mai-juin et août-octobre 2014 et 2013, montre déjà une augmentation de la mortalité, avec respectivement 8 et 12 décès supplémentaires. Les mois de juillet et décembre modèrent ce bilan avec 2 décès chacun.

Le pic d'accidentalité de la tranche horaire 18 h - 19 h, est observé le mardi et le vendredi. Le jeudi, habituellement repéré ces dernières années, s'estompe comme en 2013. Le mardi apparaît pour la deuxième année consécutive.



	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>2010</b>	1 840	1488	178	12%	10%
<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>	1 380	1048	140	13%	NC
<b>2010-2014</b>	<b>8563</b>	<b>6619</b>	<b>905</b>	<b>14%</b>	<b>10%</b>

Nota : Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels où les mesures de dépistage sur les conducteurs 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>2010</b>	79	60	14	23%	30%
<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>2010-2014</b>	<b>376</b>	<b>303</b>	<b>78</b>	<b>26%</b>	<b>29%*</b>

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

Le nombre d'accidents mortels avec au moins un conducteur ou piéton en alcoolémie illégale évolue peu. Les accidents avec alcool ont occasionné le décès de 15 personnes, dont 7 automobilistes, 6 piétons et 2 motocyclistes.

La particularité de ces accidents, concerne les piétons. Car sur les 6 piétons tués, 5 sont alcoolisés. Ces accidents se produisent tous de nuit, plutôt hors-agglomération et en rase campagne (4 fois sur 5), dont 3 fois sur autoroute.

<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

# ACCIDENTALITÉ

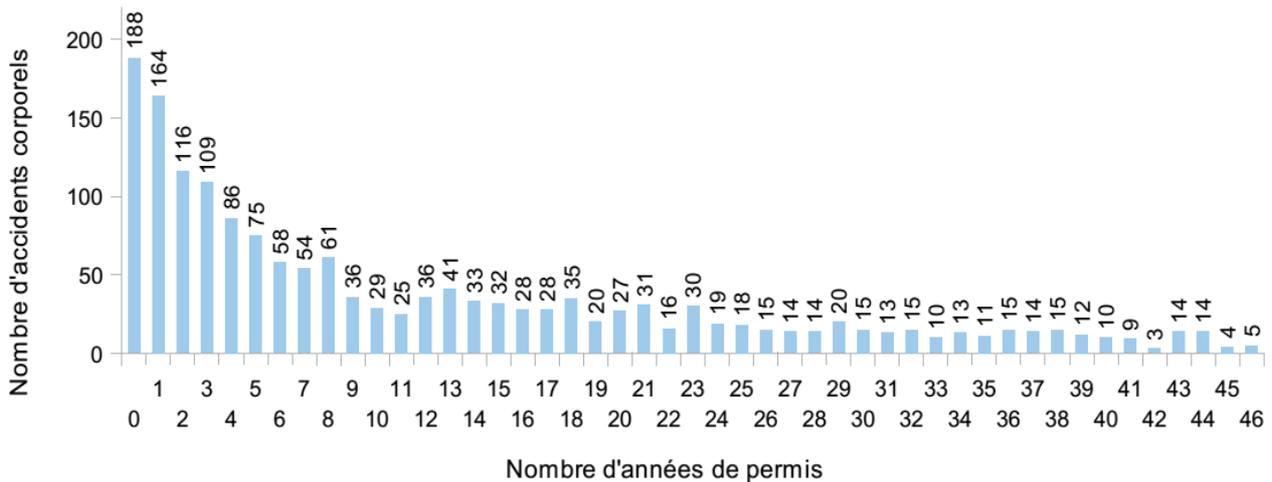
## SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS

LES 0 À 2 ANS DE PERMIS IMPLIQUÉS DANS 1/3 DES ACCIDENTS MORTELS

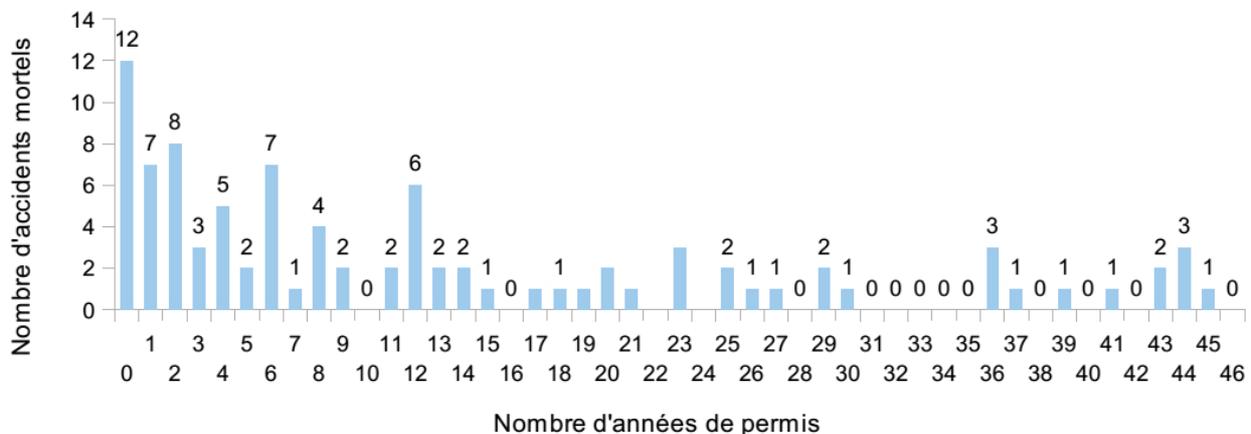
60 % DES 0 À 2 ANS DE PERMIS SONT ÂGÉS ENTRE 18 ET 24 ANS

1/4 DES TUÉS DANS DES ACCIDENTS IMPLIQUANT UN CONDUCTEUR ÂGÉ ENTRE 18 ET 24 ANS

### Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2014



### Accidents mortels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2014



Les conducteurs ayant un permis de conduire de 0 à 2 ans d'ancienneté sont impliqués dans 34 % des accidents corporels. Bien que leur nombre baisse significativement avec 57 accidents de moins qu'en 2013, leur part reste quasi-identique. La proportion d'accidents mortels les impliquant augmente de 5 points de 28 % en 2013 à 33 % en 2014. Ils ont occasionné le décès de 29 personnes (19 en 2013), soit 34 % du total des tués (28 % en 2013).

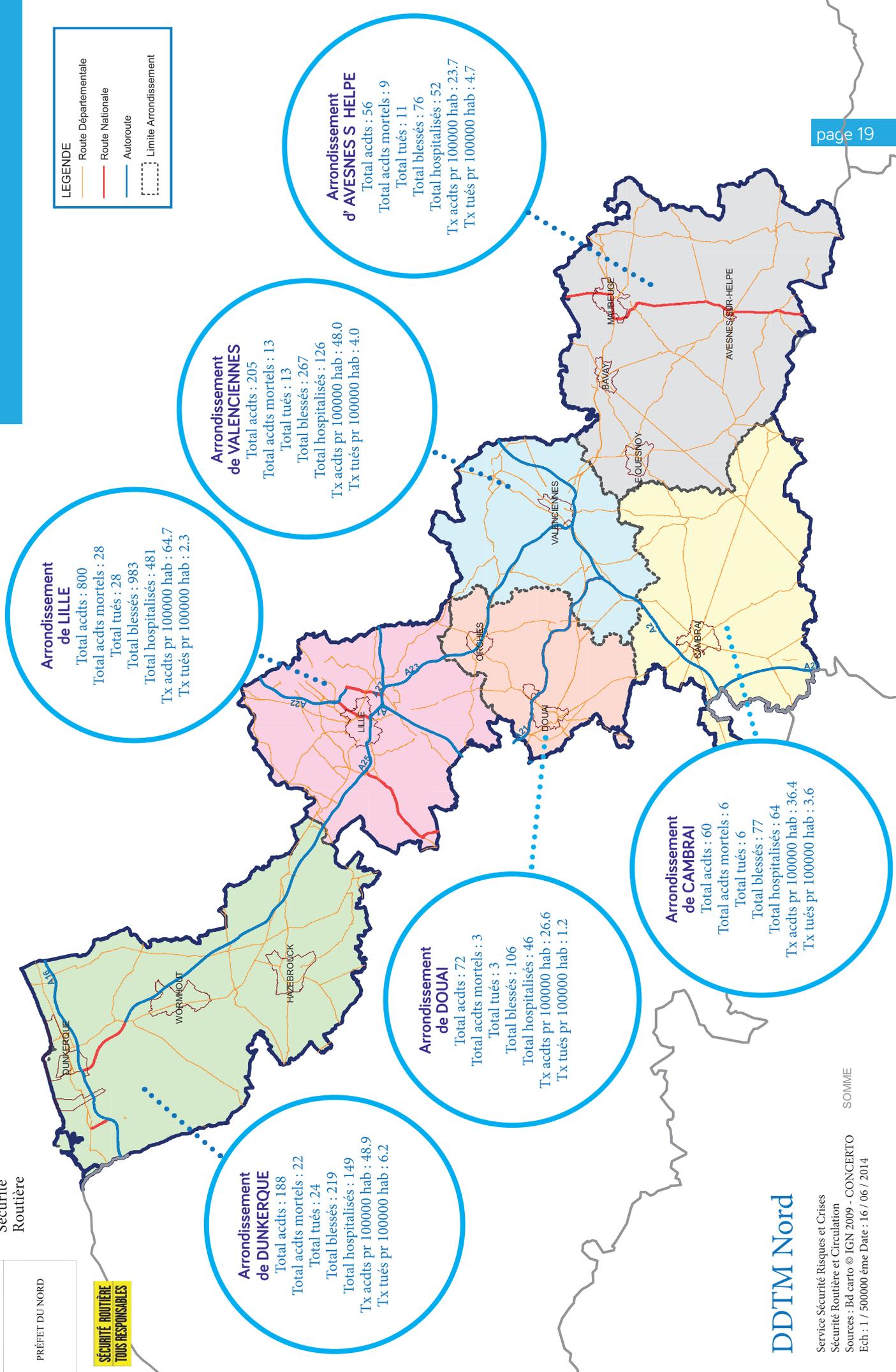
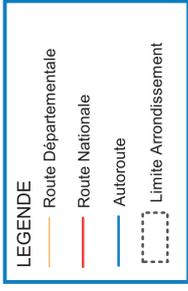
On observe aussi que les conducteurs, de moins de 6 ans de permis, sont impliqués dans la moitié des accidents mortels.

Les 16 accidents mortels impliquant un conducteur âgé entre 18 et 24 ans ont occasionné 19 décès, et leur responsabilité est engagée 1 fois sur 2.



# Bilan des accidents par arrondissement

du 1er Janvier au 31 Décembre 2014



**Arrondissement de DUNKERQUE**

Total acdts : 188  
Total acdts mortels : 22  
Total tués : 24  
Total blessés : 219  
Tx acdts pr 100000 hab : 48.9  
Tx tués pr 100000 hab : 6.2

**Arrondissement de LILLE**

Total acdts : 800  
Total acdts mortels : 28  
Total tués : 28  
Total blessés : 983  
Total hospitalisés : 481  
Tx acdts pr 100000 hab : 64.7  
Tx tués pr 100000 hab : 2.3

**Arrondissement de VALENCIENNES**

Total acdts : 205  
Total acdts mortels : 13  
Total tués : 13  
Total blessés : 267  
Total hospitalisés : 126  
Tx acdts pr 100000 hab : 48.0  
Tx tués pr 100000 hab : 4.0

**Arrondissement de DOUAI**

Total acdts : 72  
Total acdts mortels : 3  
Total tués : 3  
Total blessés : 106  
Total hospitalisés : 46  
Tx acdts pr 100000 hab : 26.6  
Tx tués pr 100000 hab : 1.2

**Arrondissement d'AVANNES SUR HELPE**

Total acdts : 56  
Total acdts mortels : 9  
Total tués : 11  
Total blessés : 76  
Total hospitalisés : 52  
Tx acdts pr 100000 hab : 23.7  
Tx tués pr 100000 hab : 4.7

**Arrondissement de CAMBRAI**

Total acdts : 60  
Total acdts mortels : 6  
Total tués : 6  
Total blessés : 77  
Total hospitalisés : 64  
Tx acdts pr 100000 hab : 36.4  
Tx tués pr 100000 hab : 3.6

## 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 2014 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.