

Bilan et analyses

La Sécurité Routière dans le Nord



Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat
Prévention des risques
Développement durable
Infrastructures, transports et mer

2008

**Présent
pour
l'avenir**



Direction Départementale de l'Équipement du Nord
Observatoire Départemental de Sécurité Routière

www.nord.developpement-durable.gouv.fr



Le département du Nord voit de nouveau le nombre de tués de la circulation routière en diminution, passant pour 2008 sous la barre symbolique des moins de 100 tués. Les efforts déployés par les pouvoirs publics et les acteurs du secteur privé ont largement contribué depuis plusieurs années à cette baisse. Cependant, ces résultats positifs ne doivent pas masquer les efforts encore nécessaires ciblés sur les publics les plus vulnérables et les facteurs prédominants d'accidents.

De ce point de vue, la contribution des observatoires de sécurité routière est déterminante.

Les analyses produites fin 2008 par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) ont largement alimenté la démarche d'élaboration du Document Général d'Orientations (DGO), texte fondateur contenant les enjeux et orientations qui guident les actions à mener jusqu'en 2012.

Cette démarche d'élaboration du DGO a été l'occasion de confirmer les coopérations entre l'ODSR et les observatoires locaux de Lille et de Dunkerque, et d'en jeter les bases sur d'autres territoires.

La qualité des productions de l'ODSR, la fiabilité de ses exploitations statistiques et la pertinence des analyses menées sur les enjeux locaux de sécurité routière, continuent à progresser grâce notamment aux synergies développées au sein de la DDE entre l'ODSR et la Coordination de la Sécurité Routière, en charge de l'animation des acteurs locaux.

Cette dynamique de progrès et de partenariat conduira sans aucun doute à éclairer les actions à mener jusqu'en 2012 de façon à encore améliorer la pertinence de la politique entreprise dans le département en matière de sécurité routière.

Philippe LALART

Le Directeur Départemental de l'Équipement du Nord

Préambule

LE FICHIER ACCIDENT

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

- 1. les caractéristiques de l'accident** : localisation, date, heure, lumière, conditions atmosphériques, type de collision, etc
- 2. les lieux de l'accident** : catégorie de route, régime de circulation, tracé, état des routes, aménagement-infrastructure, etc
- 3. les véhicules impliqués dans l'accident** : catégorie, type mine, obstacle fixe ou mobile heurté, type de manœuvre avant l'accident, etc
- 4. les usagers impliqués** : âge, sexe, catégorie socio-professionnelle, gravité, catégorie – conducteur, passager ou piéton, alcoolémie, existence et utilisation d'équipement de sécurité, etc

Ces BAAC sont collectés par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière (ONISR) qui les compile dans une base de données nationale, et les diffuse notamment en local aux Observatoires Départementaux de Sécurité Routière (ODSR) pour exploitation. Toutefois, le mode actuel de fonctionnement entraîne un délai fort important dans la transmission de ces données, ce qui explique la publication du bilan seulement à cette date. L'arrivée du Portail Accident (serveur Web) en 2009 va changer les pratiques, car l'introduction des données fournies par les forces de l'ordre se fera au fil de l'eau et les données seront disponibles plus tôt.

Ce fichier accident est le noyau moteur permettant d'avoir une bonne connaissance de l'accidentologie. L'exploitation des données extraites est utile à plusieurs titres : aux acteurs de 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 prioriser leurs projets sur la sécurisation de leurs réseaux.

LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATOIRE

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

❶ Les outils de connaissance de l'insécurité routière

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

❷ L'analyse de l'accidentologie au niveau départemental

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

❸ La diffusion de la connaissance

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

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

Le bilan 2008 présente les caractéristiques générales des accidents survenus dans le département du Nord et amorce une analyse globale des enjeux locaux : l'alcool, les jeunes de 15 à 24 ans, les deux-roues motorisés, les cyclistes et la cohabitation entre les transports de marchandises de + de 3,5 t et les usagers vulnérables.

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

Les informations figurant dans ce bilan sont fondées sur l'usage de la statistique, reposant d'une part sur la collecte des données, d'autre part, sur le traitement et l'interprétation de ces données. Nous nous sommes efforcés de produire des interprétations qui soient les plus fidèles aux résultats obtenus. Toutefois, des précautions sont à prendre dans le cas où nous sommes en présence de « petits chiffres ». Seules des analyses statistiques plus poussées – sur lesquelles travaille actuellement l'ODSR - peuvent démontrer, pour un paramètre donné, s'il est marginal ou non.

Sommaire



I – Présentation

- | | |
|---|-----|
| 1. Évolution du nombre de tués dans le Nord | p 6 |
| 2. Carte des accidents mortels | p 7 |
| 3. Définitions | p 8 |
| 4. Chiffres clés | p 9 |

II – Données générales des accidents dans le Nord

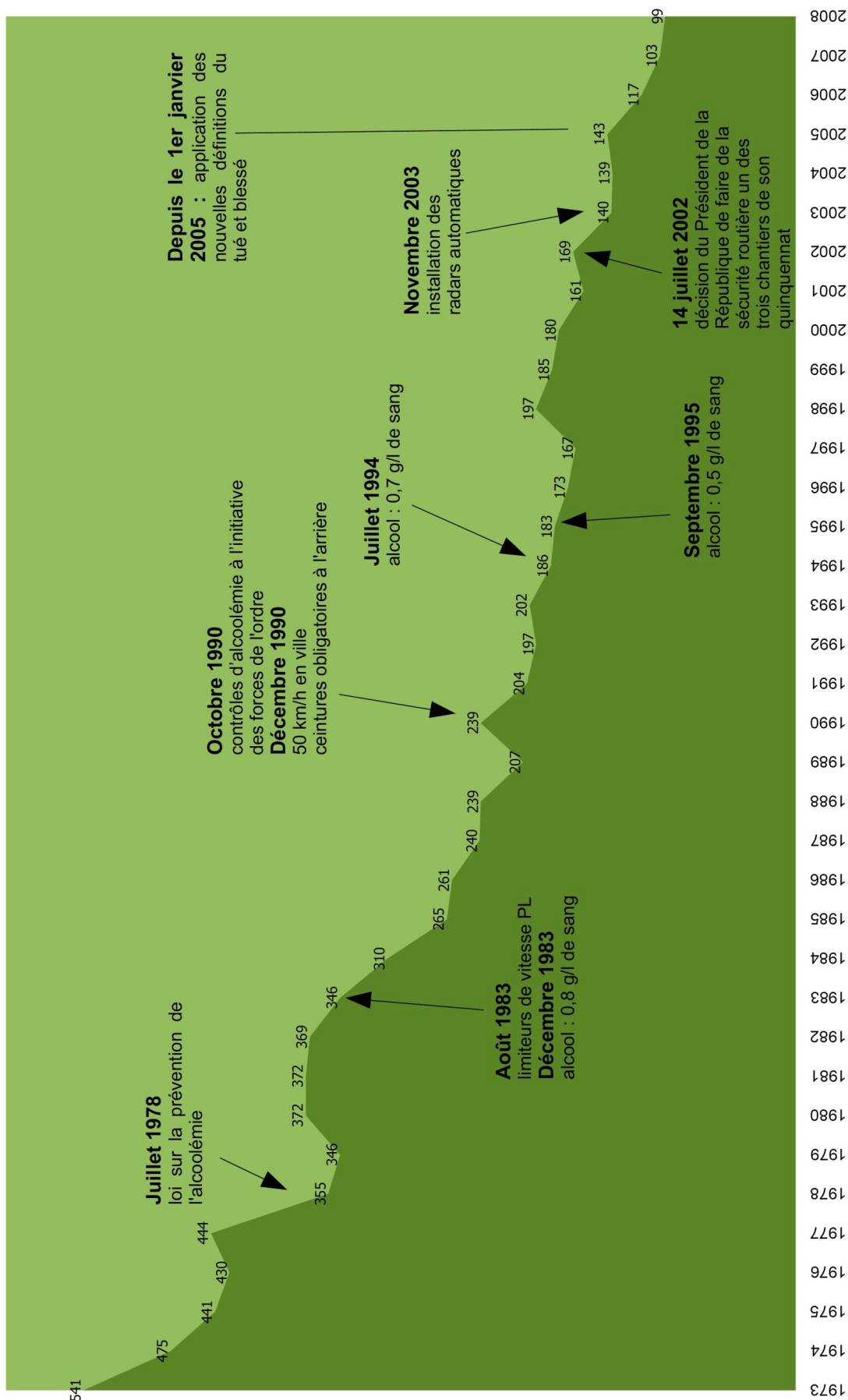
- | | |
|---|------|
| 1. Bilan global | p 10 |
| 2. Accidentalité par âges | p 11 |
| 3. Accidentalité par catégories d'usagers | p 12 |
| 4. Accidentalité selon l'environnement | p 13 |
| 5. Accidentalité temporelle | p 15 |



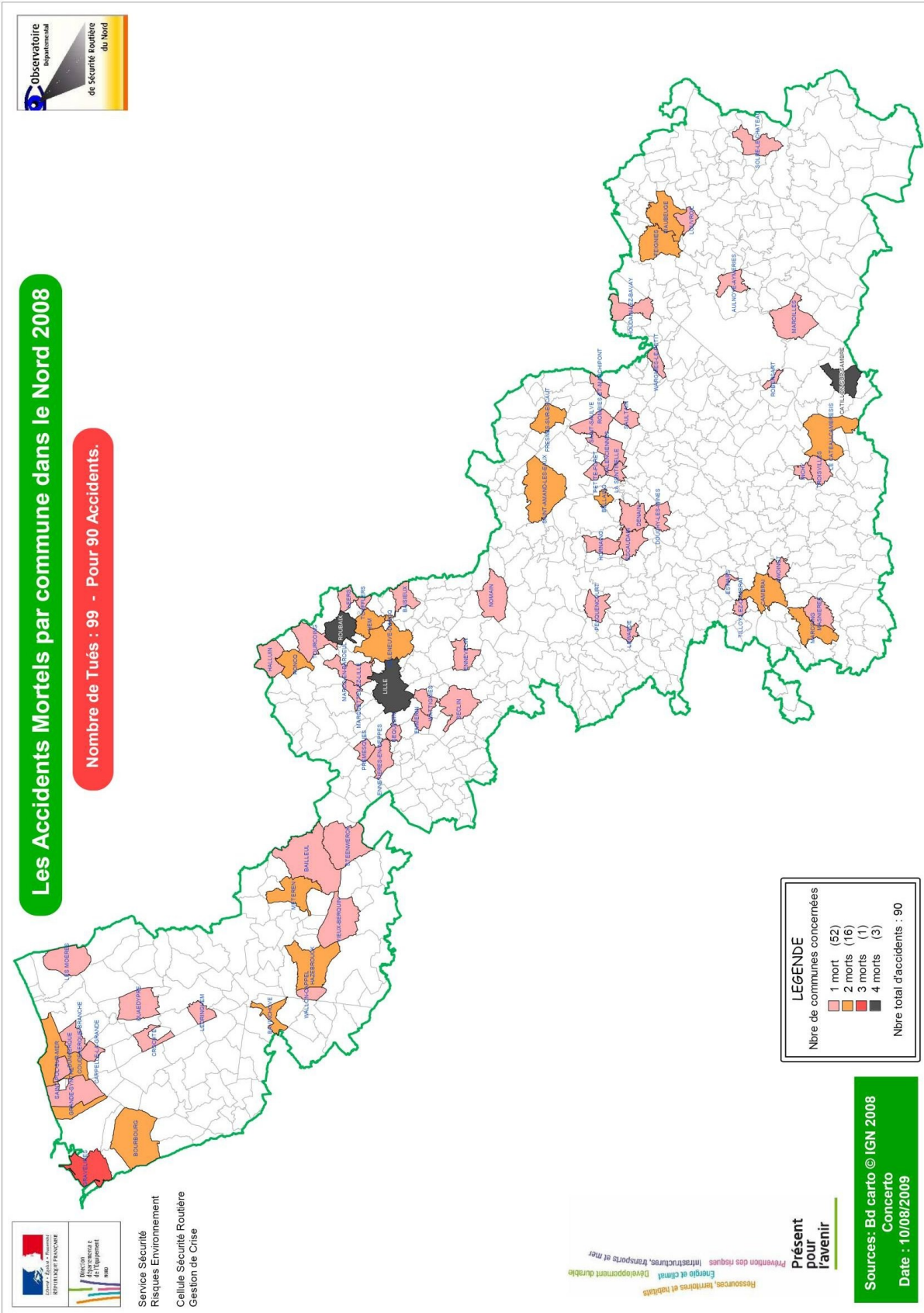
III – Les principaux enjeux de Sécurité Routière

- | | |
|--|------|
| 1. Accidents avec alcoolémie | p 18 |
| 2. Accidentalité des motocyclistes | p 19 |
| 3. Accidentalité des cyclomotoristes | p 20 |
| 4. Accidentalité des cyclistes | p 21 |
| 5. Conflits Poids-lourds – Personnes vulnérables | p 22 |

Évolution du nombre de tués



Carte des accidents mortels



Définitions

Un **accident corporel** de la circulation routière :

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

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

Un accident corporel implique un certain nombre d'usagers. Parmi les impliqués, on distingue :

- les victimes : personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- les indemnes : personnes impliquées non victimes.

Nouvelles définitions d'accidentologie en vigueur :

Depuis le 1er janvier 2005, les définitions des blessés graves et des tués sont régies par de nouvelles règles, afin d'être en conformité avec celles utilisées par les autres pays européens.

	Nouvelle définition	Ancienne définition
Tués	Décédés sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident	Décédés sur le coup ou dans les 6 jours qui suivent l'accident
Blessés hospitalisés (ou blessés graves)	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 6 jours (ancienne dénomination : blessés graves)
Blessés légers	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 6 jours.

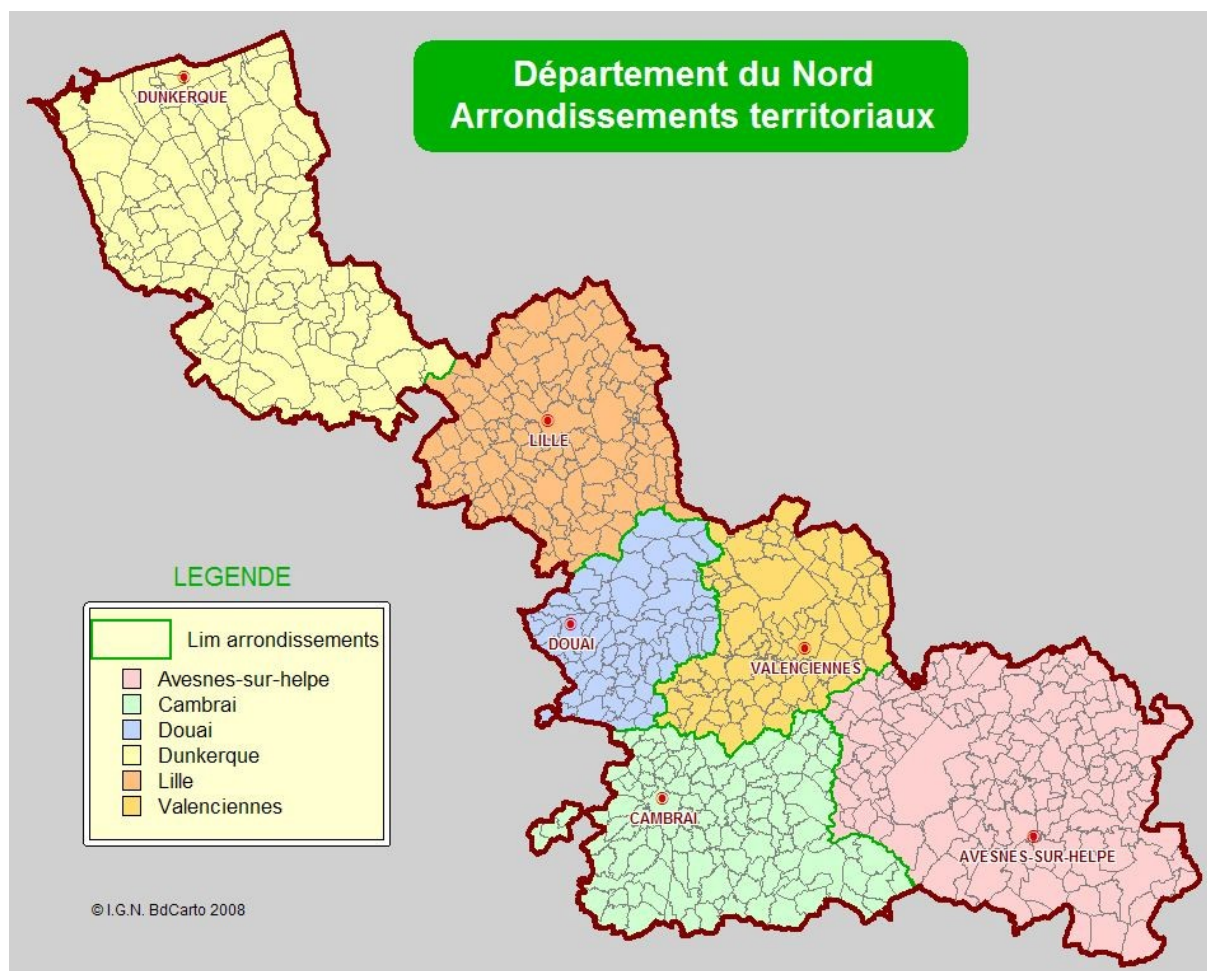
Dans la suite du document, les chiffres affichés en terme de « blessés » correspondront à la somme de ceux des blessés légers et des blessés graves.

Pour les tués, aucune distinction n'a été portée entre les tués à 6 jours et les tués à 30 jours.

Le taux de gravité est régi par la formule suivante :

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

Chiffres clés



Superficie du département : 5743 km²

Population : 2 583 493 habitants en 2006

Densité : 445 habitants au km² (108 pour la France)

Parc de voitures de tourisme : 1 179 692 soit 0,45 voitures par hab. (0,52 pour la France)

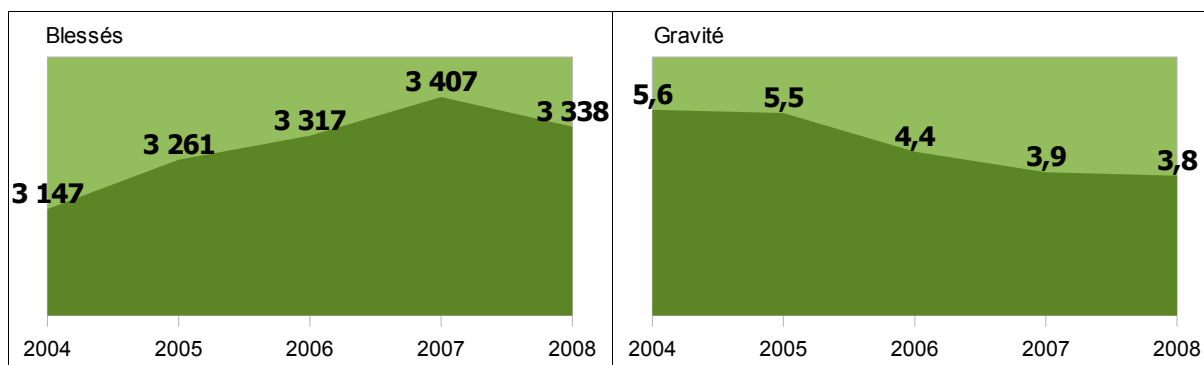
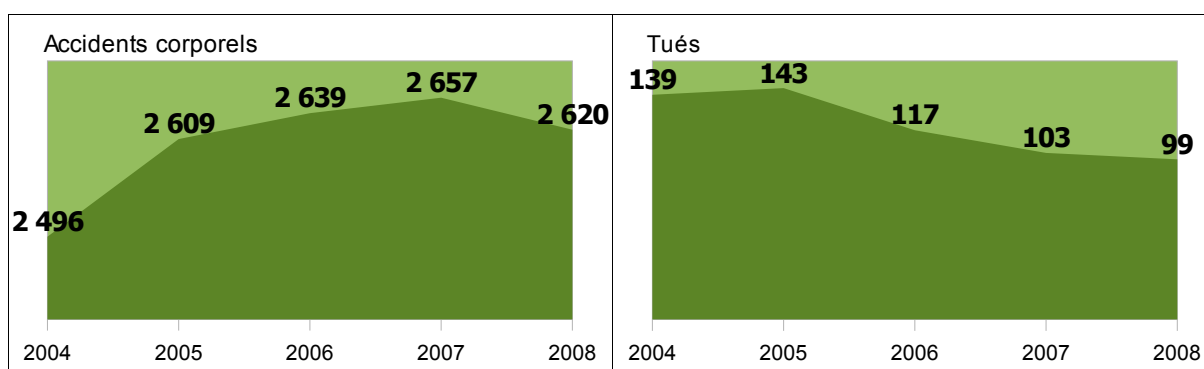
Longueur de réseau en 2008	Total (en km)
Autoroutes*	261
Routes nationales	121
Routes départementales	5 311
Voies communales	9 836

* total autoroutes concédées (37 km) et non concédées (224 km)

Bilan global

Accidentologie 2004 - 2008

	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2004	2 496	139	3 147	5,57
2005	2 609	143	3 261	5,48
2006	2 639	117	3 317	4,43
2007	2 657	103	3 407	3,88
2008	2 620	99	3 338	3,78



Si le nombre des tués est en baisse de 29% sur 5 ans avec toutefois un aplanissement de la courbe en 2008, le nombre d'accidents corporels ne varie guère au fil des années, fluctuant autour des 2 600 accidents.

Par contre, on peut noter que l'indice de gravité a nettement baissé depuis 2004.



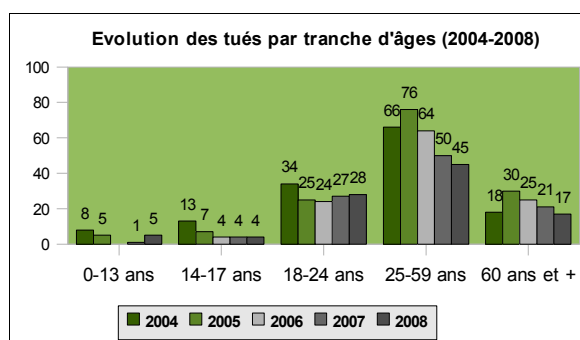
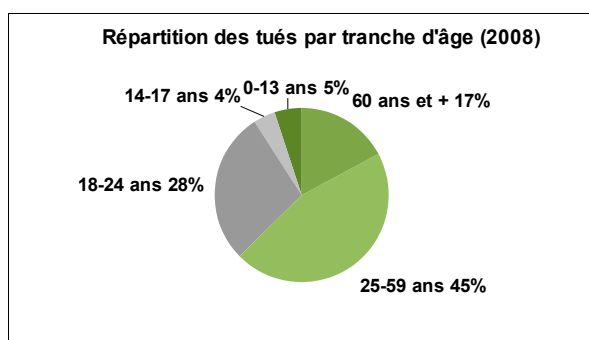
Accidentalité par âges

2008	Accidents*	Tués	Blessés	Victimes	Population**	Taux d'accident pour 100 000 hab.	Taux de tués pour 100 000 hab.
0-13 ans	289	5	289	294	448 704	60,37	1,04
14-17 ans	304	4	317	321	155 647	195,31	2,57
18-24 ans	999	28	818	846	278 402	358,83	10,06
25-59 ans	2 090	45	1 616	1 661	1 180 460	177,05	3,81
60 ans et +	445	17	298	315	461 236	96,48	3,69
Total	2 620	99	3 338	3 437	2 554 449	102,57	3,88

* Un accident peut être comptabilisé plusieurs fois par le fait qu'un accident peut comporter plusieurs victimes d'âges différents

** Recensement de 1999 (source : INSEE)

Tués	2004	2005	2006	2007	2008
0-13 ans	8	5	0	1	5
14-17 ans	13	7	4	4	4
18-24 ans	34	25	24	27	28
25-59 ans	66	76	64	50	45
60 ans et +	18	30	25	21	17
Total	139	143	117	103	99



La tranche d'âge 18-24 ans (près de 1 tué sur 3) se distingue avec une hausse du nombre des tués sur les 2 dernières années.

Accidentalité par catégories d'usagers

2008	Accidents impliquant un*	dont la (les) victime(s) est (sont)
Piéton	522	558
Cycliste	209	205
Cyclomotoriste	527	565
Motocycliste	358	388
Usager de véhicule léger	2 297	1 640
Usager de véhicule utilitaire ¹	206	45
Usager d'un autre véhicule ²	51	36
Ensemble	2 620	3 437

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

Les accidents impliquant un véhicule léger demeurent les plus importants. On comptabilise près d'une victime sur 2 (48 %) pour cette catégorie d'usagers, n'entraînant aucun changement par rapport à 2007.

2008	Nombre total de tués dans les accidents impliquant un	Tués par catégories d'usagers
Piéton	18	18
Cycliste	3	3
Cyclomotoriste	10	10
Motocycliste	16	16
Usager de véhicule léger	77	46
Usager de véhicule utilitaire ¹	20	6
Usager d'un autre véhicule ²	4	0
Ensemble	148	99

46 automobilistes sont décédés pour un total de 77 tués dans les accidents mortels impliquant un véhicule léger.

Les accidents mortels impliquant les véhicules de type utilitaire ont occasionné le décès de 20 usagers autres que la catégorie concernée.

¹ Camionnettes, poids-lourds et transports en commun

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

Accidentalité selon l'environnement

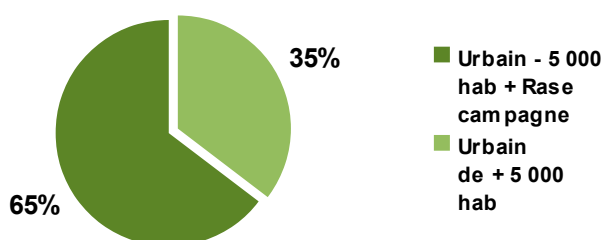


En agglomération / hors agglomération

2008	Accidents corporels	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers	Ensemble des blessés
Urbain de - 5 000 hab + Rase campagne ¹	1 179	64	740	837	1 577
Urbain de + 5 000 hab	1 441	35	615	1 146	1 761
Total	2 620	99	1 355	1 983	3 338

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

Répartition des tués selon l'environnement (2008)



La mortalité routière hors-agglomération est prédominante. Avec un total de 64 tués, elle représente plus de 6 tués sur 10.

Luminosité

2008	Accidents corporels	Tués	Blessés	Victimes
Nuit	802	54	1 073	1 127
Jour	1 818	45	2 265	2 310
Total	2 620	99	3 338	3 437

Répartition des tués selon la luminosité (2008)



La mortalité routière de nuit est légèrement plus importante que celle de jour.

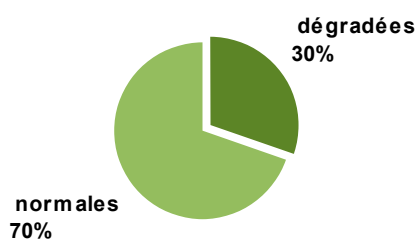
Accidentalité selon l'environnement

Conditions atmosphériques

2008	Accidents corporels	Tués	Blessés	Victimes
Conditions normales	2 064	69	2 623	2 692
Conditions dégradées ¹	556	30	715	745
Total	2 620	99	3 338	3 437

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

Répartition des tués selon les conditions climatiques (2008)



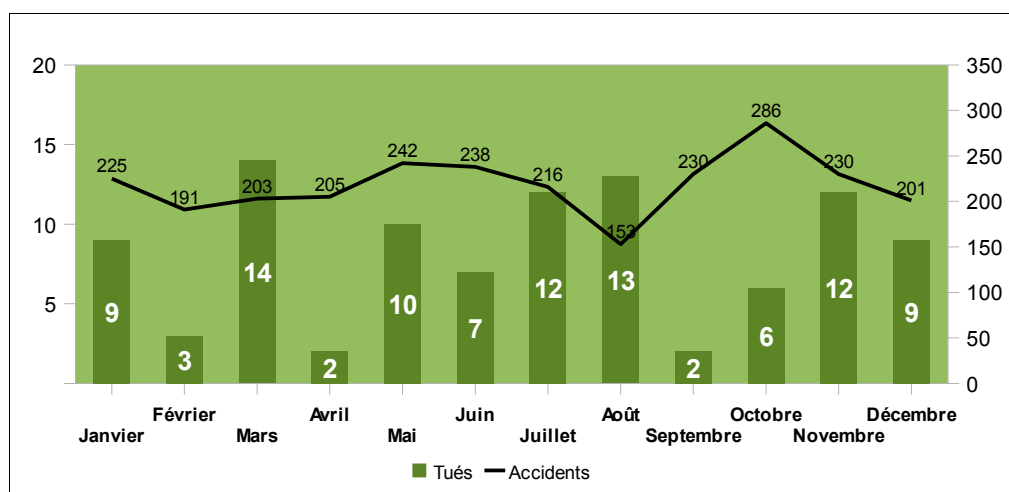
En terme de tués, dans 7 cas sur 10 les conditions atmosphériques sont normales.



Accidentalité temporelle

• Par mois

2008	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
Janvier	225	9	9	276
Février	191	3	3	257
Mars	203	14	14	264
Avril	205	2	2	267
Mai	242	9	10	330
Juin	238	6	7	327
Juillet	216	11	12	280
Août	153	9	13	211
Septembre	230	2	2	286
Octobre	286	6	6	365
Novembre	230	11	12	301
Décembre	201	8	9	273
Total	2 620	90	99	3 437

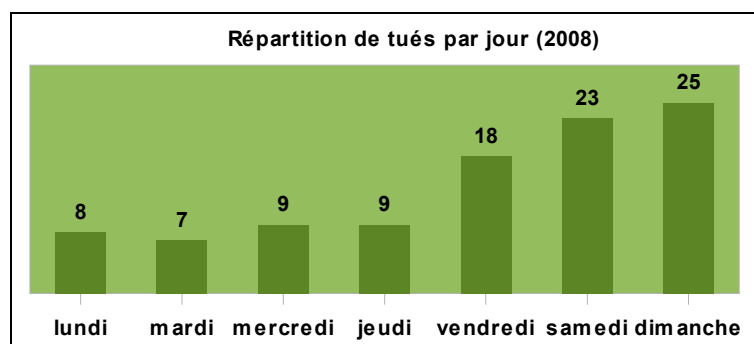


Les mois de mars, juillet, août et novembre sont les plus meurtriers. Sur ces 4 mois, on enregistre 51 tués, représentant plus de la moitié des tués de l'année 2008.

Accidentalité temporelle

• Par jour

2008	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
Lundi	340	8	8	440
Mardi	396	7	7	489
Mercredi	402	9	9	507
Jeudi	372	9	9	459
Vendredi	457	14	18	608
Samedi	346	21	23	486
Dimanche	307	22	25	448
Total	2 620	90	99	3 437



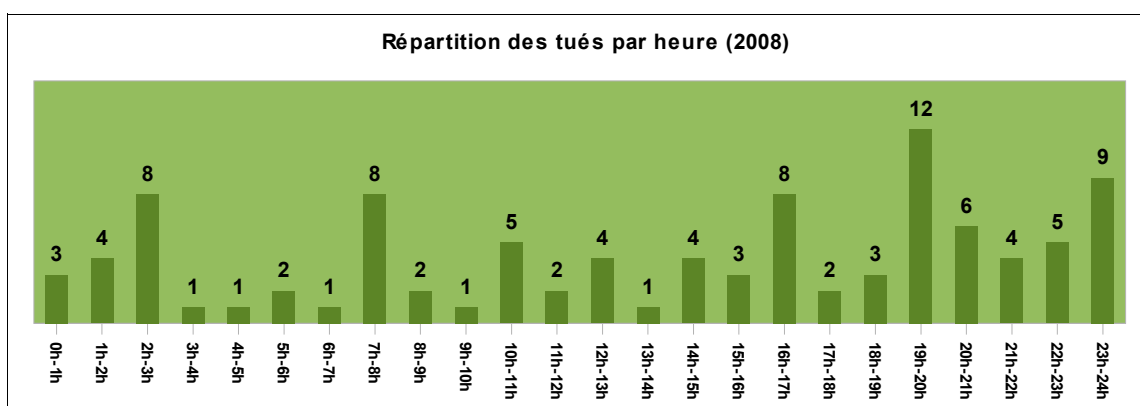
Près de la moitié des victimes décédées se situe sur la période de samedi à dimanche. En incluant le vendredi entre 20h00 et minuit (6 tués), l'analyse laisse apparaître 54 morts.



Accidentalité temporelle

• Par heure

2008	Accidents corporels	Accidents mortels	Tués	Victimes
0h-1h	33	3	3	51
1h-2h	37	4	4	58
2h-3h	27	7	8	41
3h-4h	13	1	1	18
4h-5h	24	1	1	42
5h-6h	30	2	2	48
6h-7h	39	1	1	57
7h-8h	123	8	8	146
8h-9h	142	2	2	181
9h-10h	105	1	1	126
10h-11h	106	5	5	133
11h-12h	142	2	2	174
12h-13h	137	4	4	155
13h-14h	150	1	1	210
14h-15h	151	3	4	197
15h-16h	175	3	3	230
16h-17h	224	6	8	279
17h-18h	236	2	2	297
18h-19h	228	3	3	296
19h-20h	165	10	12	228
20h-21h	139	6	6	207
21h-22h	83	4	4	104
22h-23h	57	5	5	81
23h-24h	54	6	9	78
Total	2 620	90	99	3 437



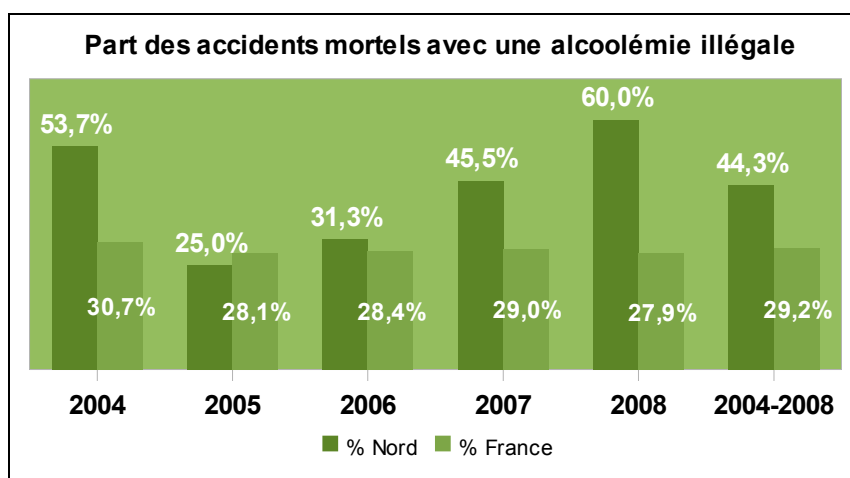
On dénombre le plus grand nombre de tués (12) entre 19h00 et 20h00.
 Sur une plage horaire plus large, la tranche 16h00 – 0h00 s'avère la plus dangereuse en terme de mortalité, en totalisant à elle seule 49 tués (plus de la moitié du total).

Accidents avec alcoolémie

	Accidents mortels	Accidents au taux d'alcoolémie connu ¹	Accidents au taux d'alcoolémie positif ²	% Nord	% France
2004	124	54	29	53,7 %	30,7 %
2005	137	56	14	25,0 %	28,1 %
2006	112	67	21	31,3 %	28,4 %
2007	98	55	25	45,5 %	29,0 %
2008	90	55	33	60 %	27,9 %

¹ Alcoolémies connues : Usagers dont le taux d'alcoolémie a pu être mesuré.

² Alcoolémies positives: Taux d'alcoolémie illégal \geq à 0.5 grammes d'alcool par litre de sang



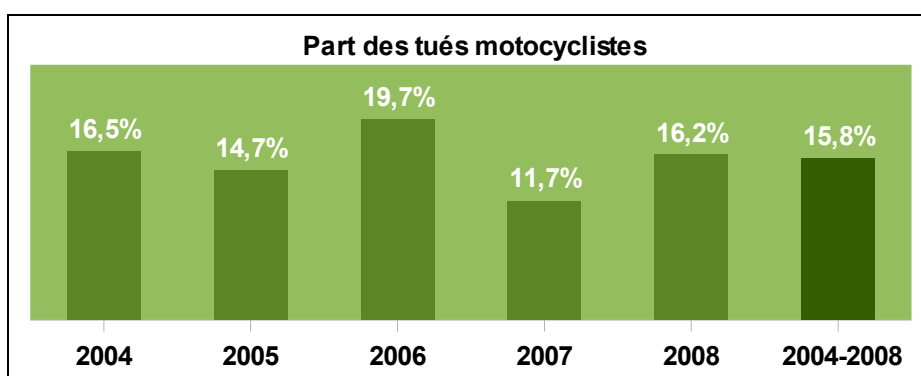
Sur 5 ans, la part d'accidents mortels avec au moins un usager en d'alcoolémie illégale pour le département est nettement supérieure aux chiffres nationaux. Ce phénomène s'aggrave en 2008, avec une alcoolémie illégale dans 6 accidents mortels sur 10.



Accidentalité des motocyclistes

On entend par motocycles un deux-roues motorisé \geq à 125cm³

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de motocyclistes tués
2004	276	23	369	73	8,3	16,5 %
2005	281	21	423	156	7,5	14,7 %
2006	289	23	441	156	8,0	19,7 %
2007	241	12	386	140	5,0	11,7 %
2008	271	16	421	143	5,9	16,2 %
Total	1 358	95	2 040	668	6,9	15,8 %

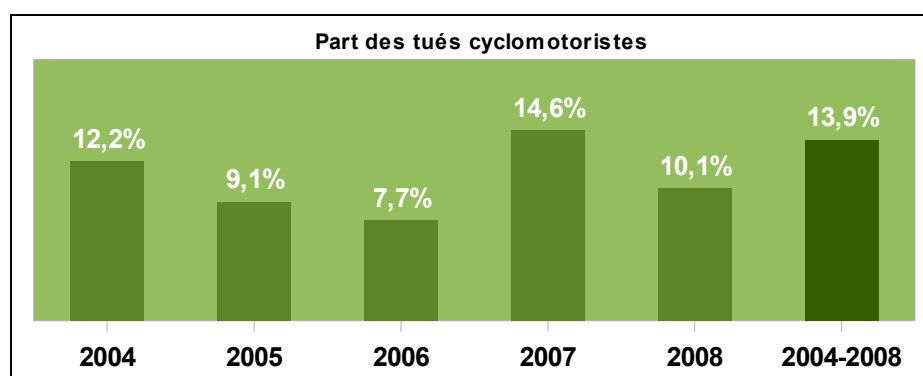


On n'observe pas d'amélioration notable en terme de mortalité routière des motocyclistes. L'année 2008 est même plus défavorable que celle de 2007.

Accidentalité des cyclomotoristes

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

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclomotoristes tués
2004	509	17	546	76	3,3	12,2 %
2005	525	13	565	337	2,5	9,1 %
2006	549	9	609	331	1,6	7,7 %
2007	621	15	677	335	2,4	14,6 %
2008	612	10	688	356	1,6	10,1 %
Total	2 816	64	3 085	1 435	2,3	13,9 %

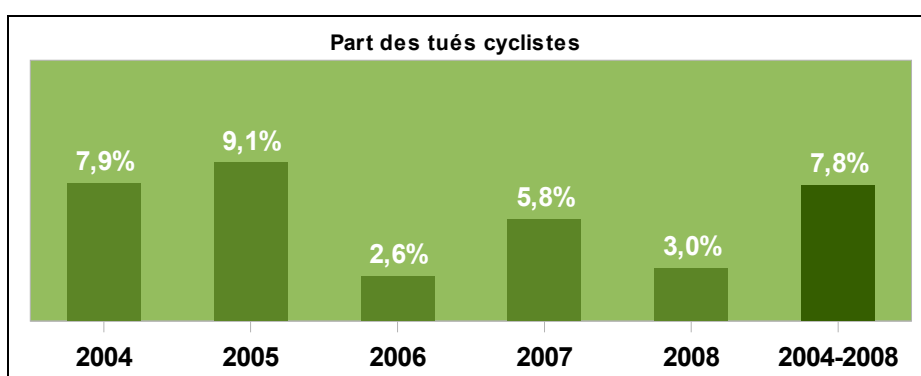


On constate une légère amélioration de l'accidentologie des cyclomotoristes en 2008.

Accidentalité des cyclistes



	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclistes tués
2004	224	11	216	30	4,9	7,9 %
2005	209	13	203	108	6,2	9,1 %
2006	217	3	217	116	1,4	2,6 %
2007	213	6	212	99	2,8	5,8 %
2008	209	3	210	91	1,4	3,0 %
Total	1 072	36	1 058	444	3,4	7,8 %



Le nombre et la part de tués ont sensiblement diminué par rapport aux années 2004 et 2005.

Conflit Poids-lourds – Personnes vulnérables

2008	Nombre d'accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Piéton	13	1	8	4
Cycliste	4	0	1	3
Cyclomotoriste	7	1	6	1
Motocycliste	8	0	4	5

Les conflits piétons – poids-lourds sont les plus importants. Toutefois, il n'a pas paru pertinent d'analyser plus en détail cette caractéristique de l'accidentologie en raison, notamment, de sa marginalité face à l'accidentologie globale.

Sources photographiques

MEEDDM / DSCR, DDE du Nord, CETE Nord-Picardie

« La sécurité routière dans le Nord – Bilan 2008 » est édité par :

la Direction Départementale de l'Équipement du Nord / Observatoire Départemental de la Sécurité Routière.
Les données de ce bilan sont issues du fichier national des accidents de la circulation routière.

Directeur de la publication :

Philippe LALART

Rédacteur en chef :

Stéphane QUENY

Exploitation des données :

ODSR Nord

Conception graphique et réalisation :

Stéphane QUENY & Stéphane LOPEZ

Reprographie :

DDE du Nord

Contact mél :

ODSR59.Dde-59@developpement-durable.gouv.fr

Parution : Septembre 2009

Ressources, territoires et habitats
Énergie et climat Développement durable
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent
pour
l'avenir**

Direction départementale de l'Équipement du Nord
Hôtel de l'équipement
44, rue de Tournai
BP 289 - 59019 Lille cedex
Tél : 03 20 40 54 54
Fax : 03 20 06 83 24
Mél : DDE-59@developpement-durable.gouv.fr

www.nord.developpement-durable.gouv.fr