

Bilan annuel



La Sécurité Routière dans le Département du Nord



2010



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction Départementale des Territoires et de la Mer - Nord
Observatoire Départemental de Sécurité Routière

www.nord.equipement-agriculture.gouv.fr



2010, un bilan favorable

Le présent bilan, réalisé par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) en DDTM, contribue à apporter et diffuser la connaissance de l'insécurité routière et plus particulièrement sur les facteurs d'accidents.

Cette connaissance est possible grâce à une étroite collaboration avec les différentes composantes des forces de l'ordre (Police et Gendarmerie Nationales, Compagnie Républicaine de Sécurité) se sont encore accrues au cours de cette année et ont contribué à conforter davantage nos analyses.

L'ODSR, avec les gestionnaires de réseaux (Direction Interdépartemental des Routes et le Conseil Général) ainsi que les observatoires locaux de Lille Métropole Communauté Urbaine et de la Communauté Urbaine de Dunkerque, s'est employé à affiner les données issues de leurs bases respectives des accidents corporels de la circulation et à les mutualiser.

Enfin, l'appui et l'assistance du Centre d'Étude Technique de l'Équipement (CETE) Nord-Picardie dans la compréhension des enjeux à partir des études confiées par l'ODSR, nous permet de mieux piloter notre action et d'utiliser avec plus d'efficacité les moyens disponibles.

Le nombre de tués (85) sur les routes du département est le plus faible jamais constaté depuis 1973 et montre une évolution positive des comportements.

Si ce bilan 2010 est favorable, il demeure certes fragile. Après plusieurs années de dynamique vertueuse sur les routes françaises, la sécurité routière a enregistré de mauvais chiffres début 2011 et a nécessité de la part de tous une mobilisation sans faille afin d'inverser la tendance.

Cela montre qu'en matière de sécurité routière, il n'y a ni minimum incompressible, ni palier de la mortalité. Ce sont les efforts entrepris par tous les usagers qui doivent continuer de porter leurs fruits et permettre de nouveaux progrès.

P. LALART

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer - 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 localement aux Observatoires Départementaux de Sécurité Routière (ODSR) pour exploitation. La transmission de ces informations a été améliorée grâce au portail accident (serveur web) mis en service en 2009. Ce nouvel outil permet d'accélérer le processus, et d'accéder plus rapidement aux données transmises par les forces de l'ordre. Par rapport aux années antérieures, ce gain de temps facilite la diffusion de ce document dans un délai plus réduit.

Le 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 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 :

- **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 S.I.G. Système d'Information Géographique*) et l'application Portail Accidents (serveur Web).
- **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.
- **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,...) en montant des partenariats judicieux.

Le bilan 2010 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 chiffres pas toujours significatifs. Seules des analyses statistiques plus poussées, sur lesquelles peut travailler l'ODSR peuvent démontrer, pour un paramètre donné, s'il est marginal ou non.

Sommaire



I - Présentation

- | | |
|---|------|
| 1. Carte des accidents mortels | p 6 |
| 2. Évolution du nombre de tués dans le Nord | p 8 |
| 3. Définitions et chiffres clés | p 9 |
| 4. Les accidents par arrondissement | p 10 |

II – Données générales des accidents dans le Nord

- | | |
|---|------|
| 1. Bilan global | p 11 |
| 2. Accidentalité par usagers et par âges | p 12 |
| 3. Accidentalité par catégories d'usagers | p 13 |
| 4. Accidentalité selon l'environnement | p 14 |
| 5. Accidentalité temporelle | p 16 |



III – Les principaux enjeux de Sécurité Routière

- | | |
|--|------|
| 1. Accidents avec alcoolémie | p 19 |
| 2. Accidentalité des motocyclistes | p 20 |
| 3. Accidentalité des cyclomotoristes | p 21 |
| 4. Accidentalité des cyclistes | p 22 |
| 5. Poids-lourds et Personnes vulnérables | p 23 |



Carte des accidents mortels

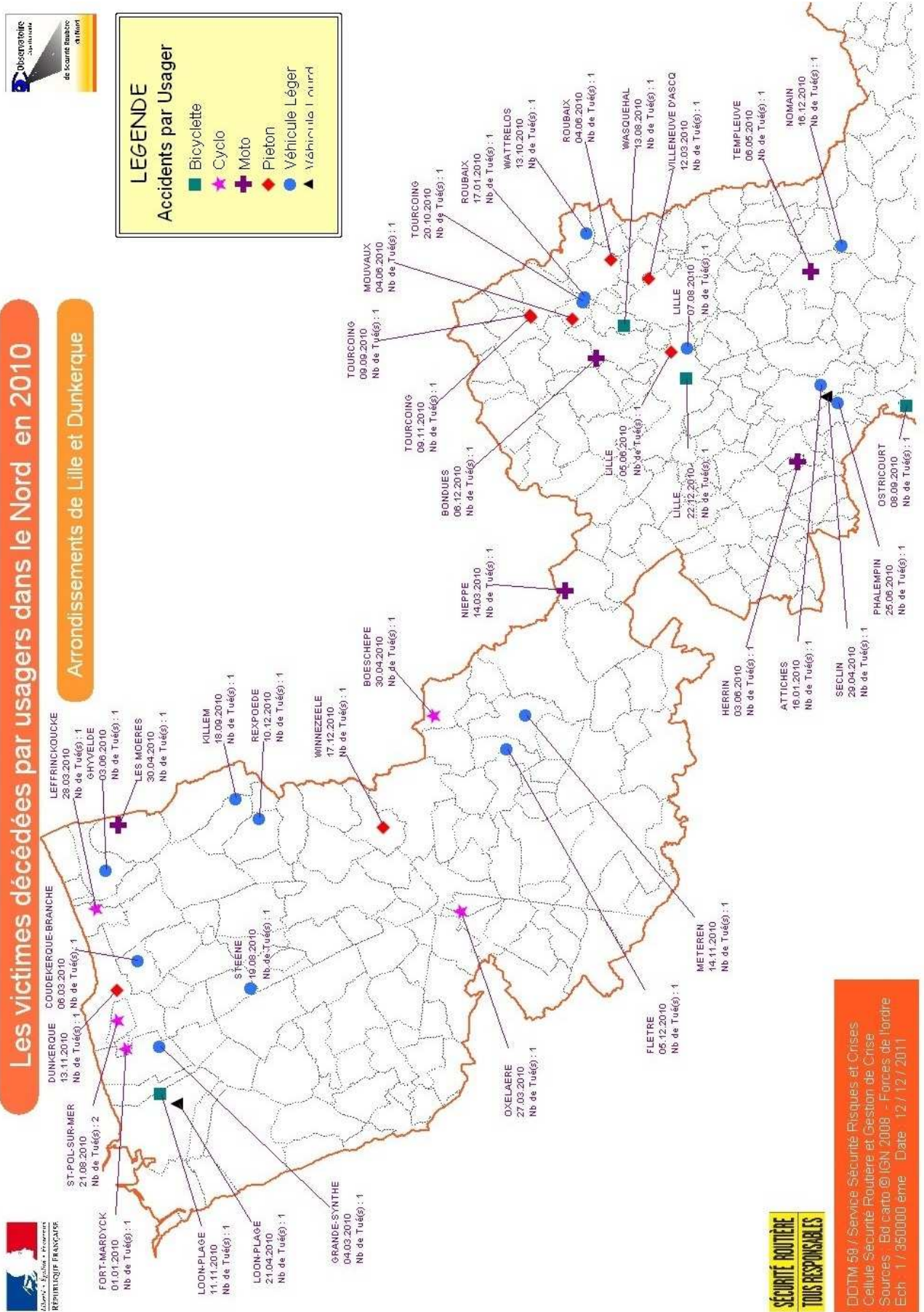


LEGENDE
Accidents par Usager

- Bicyclette
- ★ Cyclo
- ✚ Moto
- ◆ Piéton
- Véhicule Léger
- ▲ Véhicule Lourds

Les victimes décédées par usagers dans le Nord en 2010

Arrondissements de Lille et Dunkerque

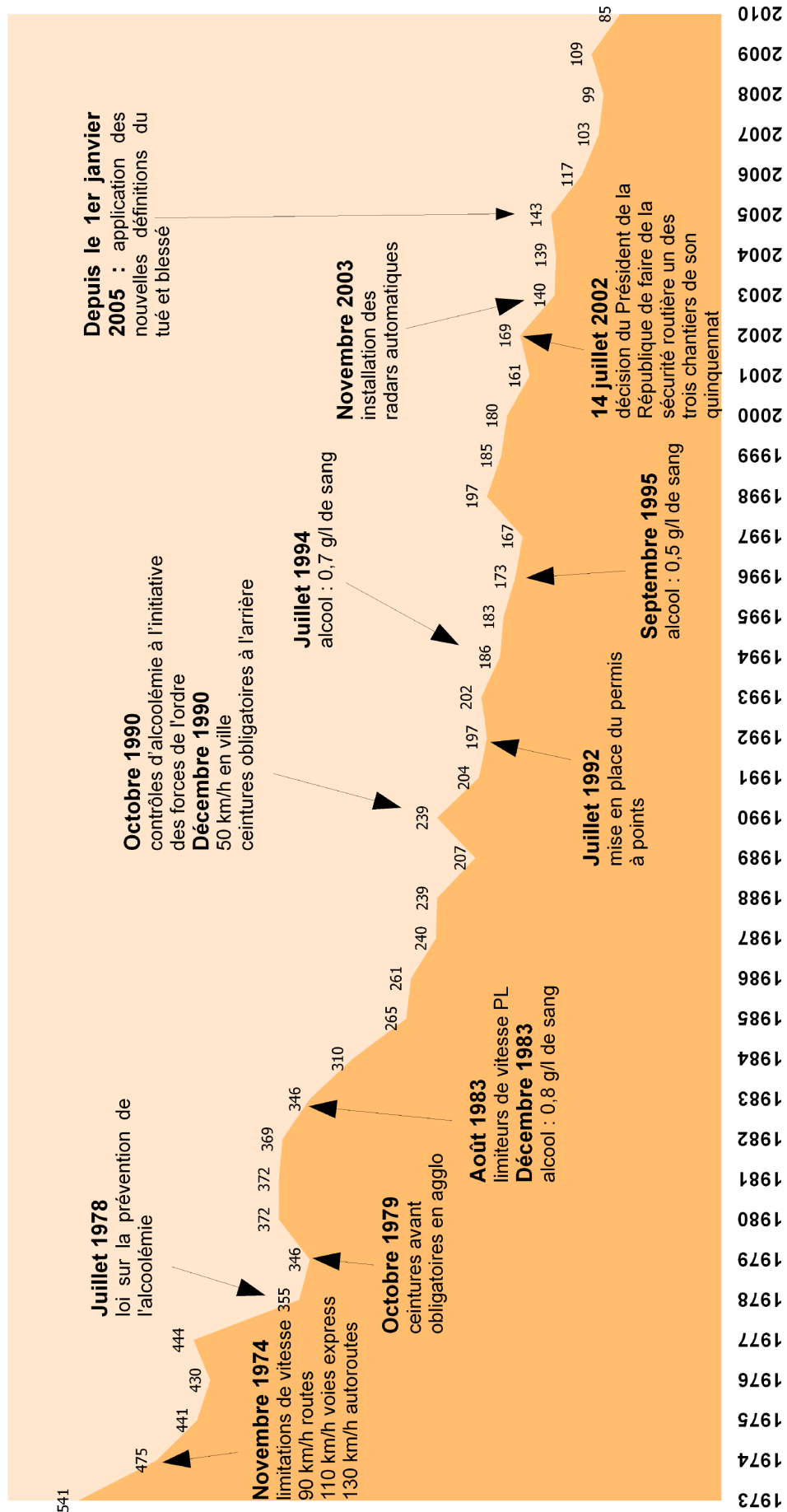


SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES

DOTM 58 / Service Sécurité Risques et Crises
Cellule Sécurité Routière et Gestion de Crise
Sources : Bd carto @ IGN 2008 - Forces de l'ordre
Ech 1 / 950000 eme Date 12 / 12 / 2011



Évolution du nombre de tués



Définitions et chiffres clés



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.

Le **taux de gravité** est défini par la formule suivante :

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

Tués	Décédés sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident
Blessés hospitalisés	Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures
Blessés légers	Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés ou admises comme patients à l'hôpital moins de 24 heures

Mise en garde : Certains pourcentages ou variations importantes, sont à relativiser quand ils sont basés sur de petits chiffres.

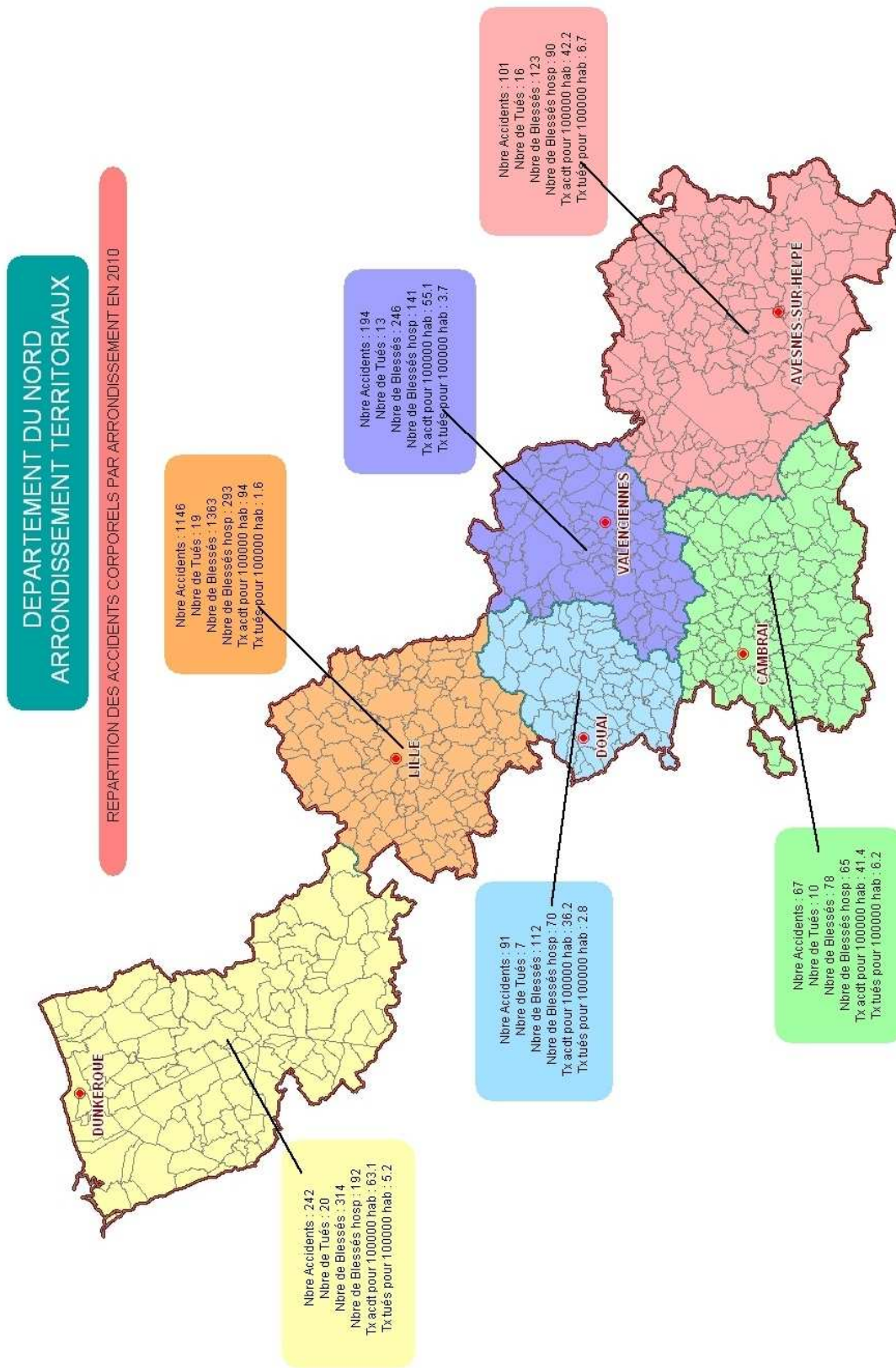
Superficie du département : 5 743 km²
Population : 2 564 951 habitants en 2007
Densité : 446 habitants au km² (117 pour la France)
Parc de voitures de tourisme : 1 189 544 au 1er janvier 2009

Longueur de réseau en 2010	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	5 320
Voies communales (données 2008)	9 836

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



Les accidents par arrondissement



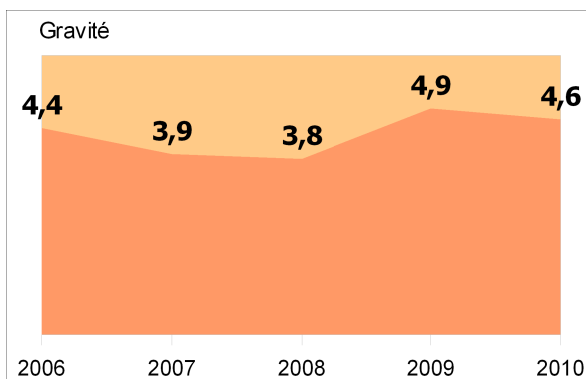
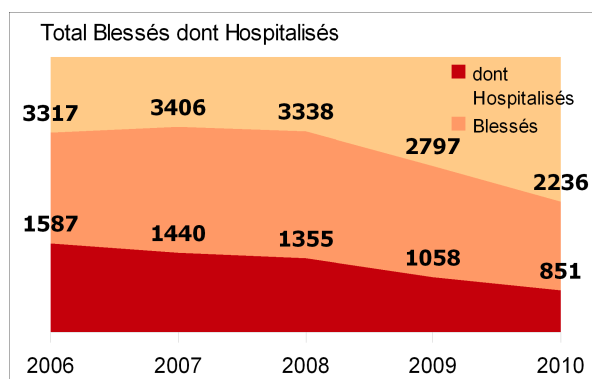
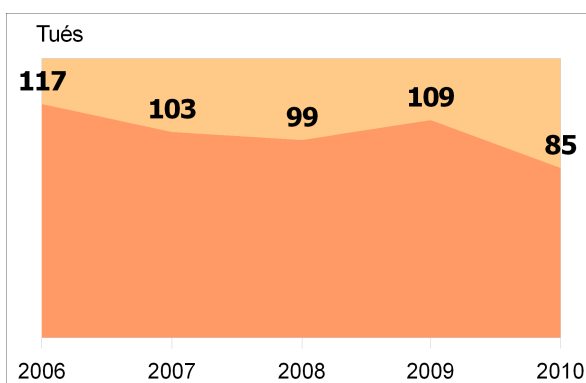
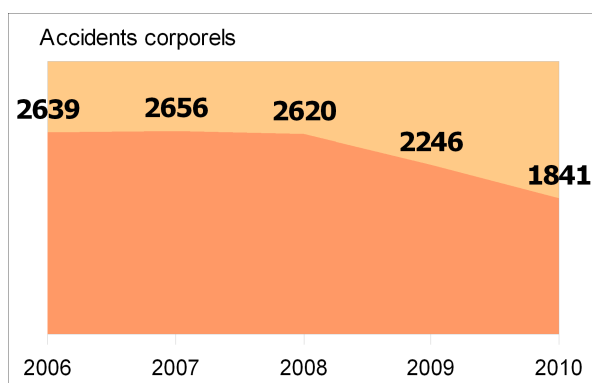
© I.G.N. BuCarto 2008 Fichier : "Dept59_couleur.wor"

Bilan global



Accidentologie 2006 – 2010

	Accidents	Tués	Blessés	Bl. Hosp.	Gravité
2006	2 639	117	3 317	1587	4,4
2007	2 656	103	3 406	1440	3,9
2008	2 620	99	3 338	1355	3,8
2009	2 246	109	2 797	1058	4,9
2010	1841	85	2236	851	4,6



Entre 2006 et 2010, le nombre de tués enregistre une baisse significative de -27,4% . Les autres valeurs sont également en baisse. Pour les accidents corporels, les blessés dont hospitalisés, les proportions sont en baisse respectives de -30,2%, -32,6%, et -46,4%. L'indice de gravité a lui aussi légèrement diminué de 0,3 points (4,6 tués en 2010, contre 4,9 en 2009).



Accidentalité par usagers et par âges

2010		0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-44 ans	45-64 ans	65 ans et +	Total par moyen de locomotion
Piéton	Tués	2	1	0	3	6	4	16
	BH	37	16	8	23	40	50	174
	BNH	92	25	39	62	46	26	290
Cycliste	Tués	1	1	2	1	1	1	7
	BH	10	4	4	12	7	9	46
	BNH	18	13	19	26	13	4	93
Cyclomotoriste	Tués	0	1	2	3	1	0	7
	BH	0	32	46	37	14	1	130
	BNH	3	57	73	61	20	2	216
Motocycliste	Tués	0	0	4	9	2	0	15
	BH	3	4	24	72	34	1	138
	BNH	0	8	29	74	26	1	138
Usager de véhicule léger	Tués	1	2	7	11	9	6	36
	BH	13	9	96	100	69	31	318
	BNH	32	18	166	250	116	35	617
Transports de marchandises ou de personnes ¹	Tués	0	0	1	1	1	0	3
	BH	3	0	6	10	7	0	26
	BNH	0	1	3	10	3	0	17
Autres véhicules	Tués	0	0	0	0	0	1	1
	BH	1	3	2	6	5	2	19
	BNH	0	0	1	7	6	0	14
Total par classe d'âge	Total Tués	4	5	16	28	21	11	85
	Total BH	67	68	186	260	176	94	851
	Total BNH	145	122	330	490	230	68	1385
Taux de tués pour 100 000 hab.		0,8	3,5	5,8	4,0	3,4	3,1	3,3

Valeurs les plus élevées par ligne

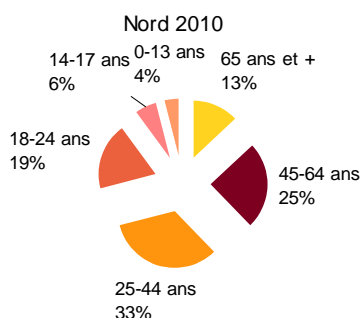
En proportion, la tranche d'âge **25-44 ans** est la plus touchée. Elle représente près d'un tué sur 3 (**32,9%**). Toutefois, une fois rapprochées les données des populations respectives de chaque tranche d'âge, la mortalité routière des **18/24 ans** est la plus élevée avec un **taux de 5,8 tués** et 67, 4 blessés hospitalisés pour 100 000 habitants (4 et 37,4 pour les 25-44ans).

63% des piétons tués ont **45 ans et plus**. La moitié des victimes cyclistes est âgée entre **0 et 24 ans**. **60%** des victimes cyclomotoristes ont entre **14 et 24 ans**. Enfin, **53%** des victimes motocyclistes ont entre **25 et 44 ans**.

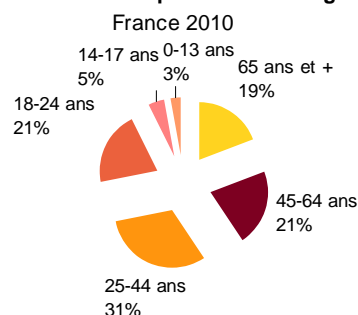
Accidentalité par catégories d'usagers



Répartition des tués par classes d'âge

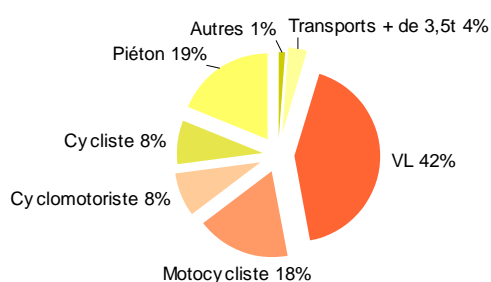


Répartition des tués par classes d'âge

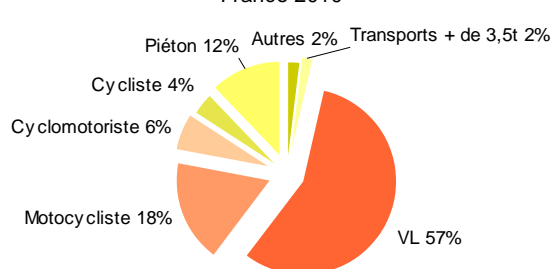


La part départementale des tués âgés de 24 ans et moins est identique à celle de la France, avec un pourcentage de 30%. La valeur pour les classes "intermédiaires" 25-64 ans est plus importante dans le Nord (58%) qu'en France (52%). A l'inverse la part des "sénior" de 65 ans et plus dans le Nord (13% des tués) est moins élevée qu'au niveau national (19%).

Répartition des tués par type d'usager



Répartition des tués par type d'usager



En terme de moyen de locomotion, la part des automobilistes tués est de 42% dans le Nord contre 57% en France. **Les usagers vulnérables (piétons et usagers de deux-roues) sont les plus touchés dans le département.** A eux seuls, ils représentent 53% des tués contre 40% au niveau national.

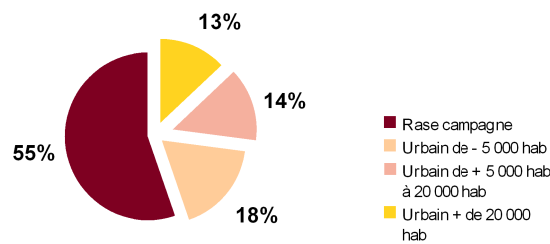


Accidentalité selon l'environnement

Zone Urbaine / Rase Campagne

2010	Accidents corporels	Tués	Total Blessés	Blessés Hospitalisés
Hors Agglomération	436	47	572	292
Agglomération de - 5 000 hab	147	15	166	115
Agglo.de +5 000 hab à 20 000 hab	353	12	419	183
Agglo. +de 20 000 hab	905	11	1079	261
Total	1 841	85	2 236	851

Répartition des tués selon l'environnement (2010)



La part des tués hors-agglomération est supérieure à 50%. L'écart avec la répartition au niveau national, est directement lié à la forte densité urbaine du département.



Luminosité

Tués en zone urbaine:28,4%
Tués en rase campagne:71,6%

2010	Accidents corporels	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
Nuit	576	38	741	283
Jour	1265	47	1495	568
Total	1 841	85	2 236	851

Répartiton des tués selon la luminosité - Nord 2010



La répartition des tués entre le jour et la nuit est sensiblement égale à l'année 2009 dans le département. Les mêmes proportions sont observées au niveau national.



Tués de Nuit: 44%
Tués de jour:56%

Accidentalité selon l'environnement

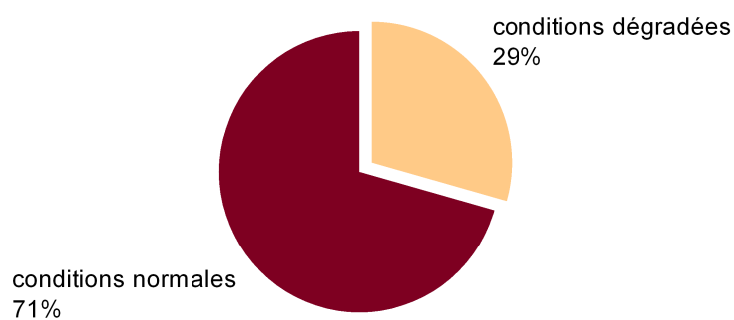


Conditions atmosphériques

2010	Accidents corporels	Tués	Total Blessés	Blessés Hospitalisés
Conditions normales	1491	60	1794	672
Conditions dégradées ¹	350	25	442	179
Total	1 841	85	2 236	851

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

Répartition des tués selon les conditions climatiques (2010)



Le recensement dénombre 7 tués sur 10 dans des conditions atmosphériques normales. Les proportions sont similaires au niveau national.



Tués dans un environnement normales: 70,6%
Tués dans un environnement dégradé: 29,4%

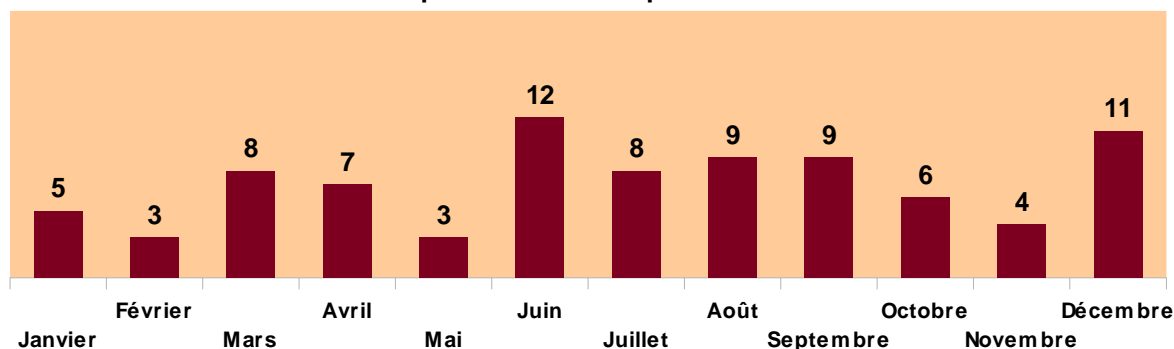


Accidentalité temporelle

- Par mois

2010	Accidents corporels	Tués	Total Blessés	Blessés Hospitalisés
Janvier	138	5	178	64
Février	102	3	136	56
Mars	150	8	181	78
Avril	156	7	186	57
Mai	144	3	177	85
Juin	201	12	233	73
Juillet	171	8	194	83
Août	128	9	154	68
Septembre	174	9	208	73
Octobre	210	6	265	83
Novembre	165	4	200	77
Décembre	102	11	124	54
Total	1841	85	2236	851

Répartition des tués par mois - Nord 2010



Comme en 2009, les mois de juin et de décembre enregistrent le plus grand nombre de tués. Une gravité très élevée de 10,8 tués apparaît pour le mois décembre apparaît, malgré les conditions hivernales de décembre 2010 (neige, routes bloquées, salages, etc...) qui auraient dû favoriser une baisse du trafic et des vitesses pratiquées, et logiquement entraîner une baisse de la mortalité.

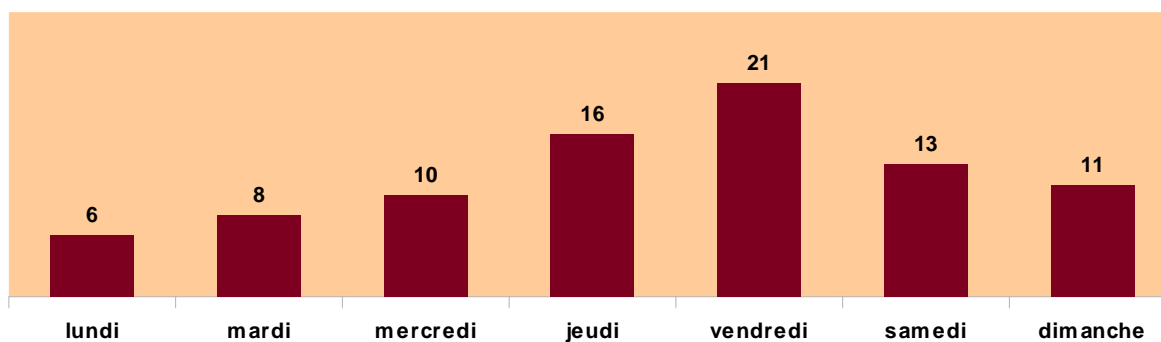
Accidentalité temporelle



- *Par jour*

2010	Accidents corporels	Tués	Total Blessés	Blessés Hospitalisés
Lundi	238	6	290	100
Mardi	277	8	323	104
Mercredi	271	10	314	116
Jeudi	276	16	310	111
Vendredi	302	21	349	152
Samedi	286	13	382	146
Dimanche	191	11	268	122
Total	1841	85	2236	851

Répartition de tués par jour - Nord 2010



Le vendredi est le jour le plus meurtrier de cette année. Il représente 25% des tués. Le week-end totalise 24 tués et 28% des tués de l'année 2010. On remarque une hausse graduelle du nombre de tués du lundi au vendredi.

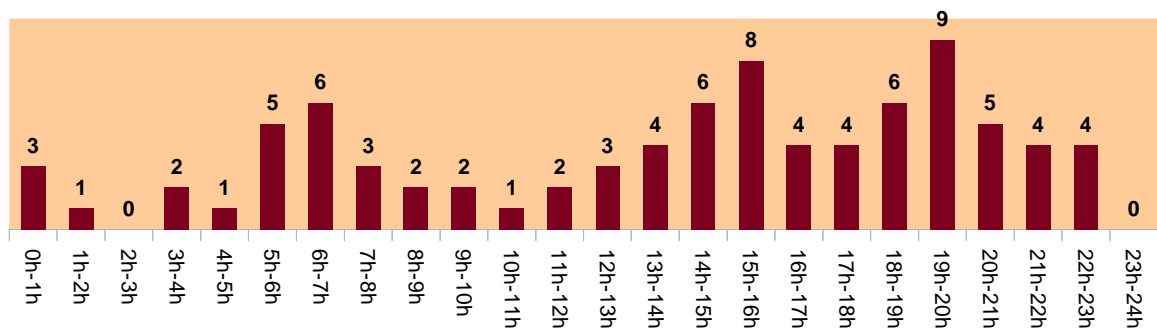


Accidentalité temporelle

• Par heure

2010	Accidents corporels	Tués	Blessés	Blessés Hospitalisés
0h-1h	30	3	42	8
1h-2h	31	1	39	18
2h-3h	15	0	24	17
3h-4h	25	2	37	9
4h-5h	11	1	15	9
5h-6h	25	5	30	12
6h-7h	29	6	28	9
7h-8h	71	3	91	29
8h-9h	90	2	101	31
9h-10h	76	2	80	38
10h-11h	68	1	85	34
11h-12h	94	2	110	43
12h-13h	106	3	120	39
13h-14h	110	4	132	43
14h-15h	117	6	139	58
15h-16h	118	8	142	53
16h-17h	131	4	152	65
17h-18h	169	4	197	77
18h-19h	172	6	209	67
19h-20h	113	9	161	77
20h-21h	94	5	107	44
21h-22h	74	4	99	30
22h-23h	38	4	48	23
23h-24h	34	0	48	18
Total	1 841	85	2 236	851

Répartition des tués par heure - Nord 2010



3 pics de mortalité apparaissent entre 5h et 6h (11 tués), 14h-16h (14 tués) et 18h-20h (15 tués). Ces trois tranches horaires totalisent près de la moitié (47%) du total des tués.

Accidents avec alcoolémie

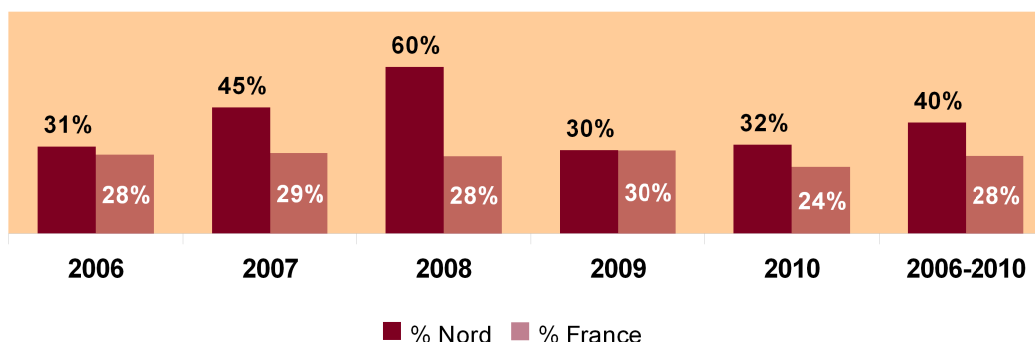


	Accidents mortels	Accidents mortels au taux d'alcoolémie connu ¹	Accidents au taux d'alcoolémie positif ²	% Nord	% France
2006	112	67	21	31,3%	28,4 %
2007	98	55	25	45,5%	29,0 %
2008	90	55	33	60,0%	27,9 %
2009	102	50	15	30,0%	29,7%
2010	79	43	14	32,5%	24,1%
2006-2010	481	270	108	40,0%	28,0%

¹ Alcoolémies connues : Usagers dont l'alcoolémie a pu être mesuré.

² Alcoolémies positives : Alcoolémie illégale \geq à 0.5 grammes d'alcool par litre de sang

Part des accidents mortels avec une alcoolémie illégale



Sur 5 ans, la part des accidents mortels avec au moins un usager ayant une alcoolémie illégale dans le Nord, est supérieure aux estimations nationales. Les chiffres de l'année 2010 restent dans cette tendance préoccupante.

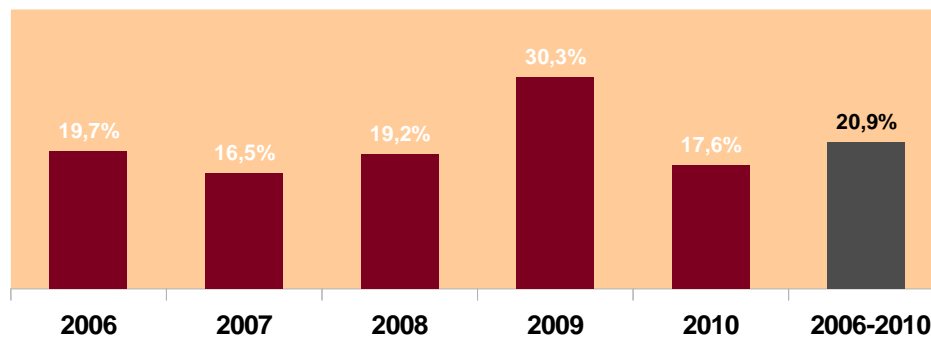


Accidentalité des motocyclistes

On entend par motocycliste un usager d'un deux-roues motorisé \geq à 50cm³

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de motocyclistes tués
2006	290	23	285	156	7,9	19,7%
2007	317	17	323	186	5,4	16,5%
2008	358	19	369	203	5,3	19,2%
2009	367	33	361	199	9,0	30,3%
2010	275	15	276	138	5,5	17,6%
Total	1 607	107	1 614	882	6,7	20,9%

Part des tués motocyclistes



Le nombre des accidents corporels impliquant une moto est en **baisse de 25%** en 2010. La part des tués est quasiment **divisée par 2**. De même une amélioration remarquable en terme de blessés hospitalisés est à souligner avec une **baisse de 30,7%** par rapport à 2009.

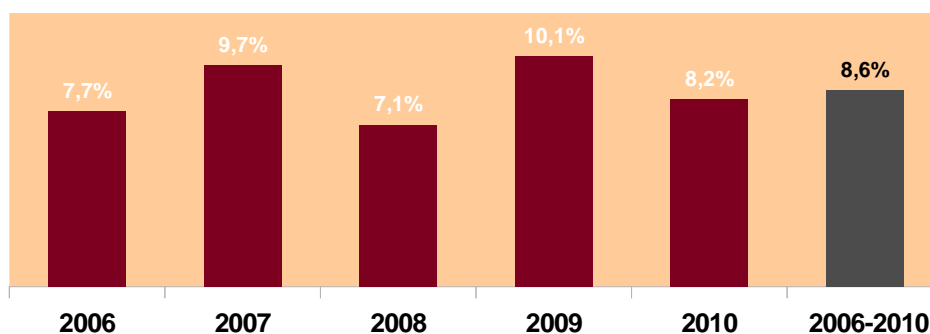
Accidentalité des cyclomotoristes



On entend par cyclomotoriste un usager d'un deux-roues motorisé < à 50 cm³

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclomotoristes tués
2006	549	9	575	312	1,6	7,7%
2007	544	10	575	277	1,8	9,7%
2008	527	7	558	276	1,3	7,1%
2009	380	11	395	178	2,9	10,1%
2010	341	7	346	130	2,1	8,2%
Total	2 341	44	2 449	1 173	1,9	8,6%

Part des tués cyclomotoristes



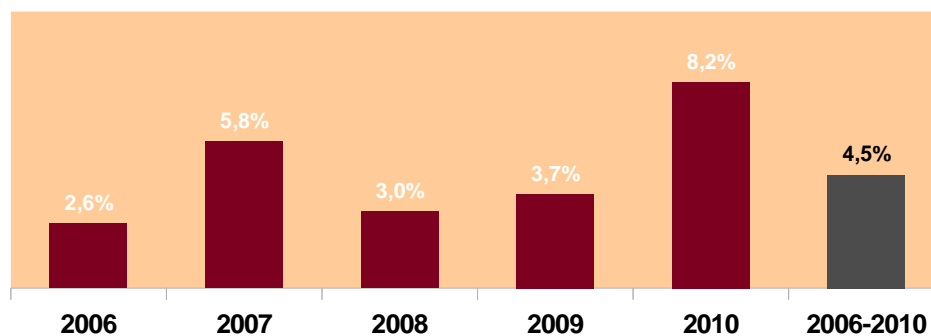
L'accidentalité des cyclomotoristes en terme de mortalité évolue peu depuis 5 ans. Cependant le nombre d'accidents baisse régulièrement, surtout à partir de 2008 (-35,3%). Le nombre de blessés hospitalisés décroît également considérablement (-58,3%) par rapport à 2006.



Accidentalité des cyclistes

	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés	Gravité	% de cyclistes tués
2006	217	3	213	114	1,4	2,6 %
2007	213	6	205	95	2,8	5,8 %
2008	209	3	202	90	1,4	3,0 %
2009	152	4	146	61	2,6	3,7 %
2010	151	7	139	46	4,6	8,2 %
Total	942	23	905	406	2,4	4,5 %

Part des tués cyclistes



Le nombre de cyclistes tués (7) est le plus élevé depuis 5 ans. Toutefois, il convient de souligner une amélioration notable en terme d'accidents (-30,4%) et surtout de blessés hospitalisés (-59,6%) par rapport à l'année 2006.

Poids-lourds et Personnes vulnérables



2010	Accidents corporels	Tués	Total blessés	dont blessés hospitalisés
Piéton	17	3	14	10
Cycliste	7	1	6	3
Cyclomotoriste	4	1	2	1
Motocycliste	10	2	8	4
Total	38	7	30	18

2009	Nombre d'accidents	Tués	Blessés hospitalisés	Blessés légers
Piéton	17	5	8	4
Cycliste	9	0	6	3
Cyclomotoriste	13	4	6	6
Motocycliste	5	1	3	1
Total	44	10	23	14

Les conflits entre usagers vulnérables et poids-lourds sont moins nombreux cette année avec **38 accidents et 7 tués en 2010 contre 44 et 10 tués en 2009**. Par contre, le bilan des blessés avec 30 hospitalisés en 2010 contre 23 en 2009 est en hausse. En 2010, le conflit poids-lourds/piéton reste le plus fréquent avec 17 accidents, 3 tués et 8 hospitalisés.

Sources photographiques

DDTM du Nord - DSCR

« La sécurité routière dans le Nord – Bilan 2010 » est édité par :

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer - 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 : DDTM du Nord

Contact mél : ddtm-odsr@nord.gouv.fr

ISSN : 2112-1753

Parution : Février 2012