

PRÉFET  
DU NORD

# **DOCUMENT GÉNÉRAL**

# **D'ORIENTATIONS DU NORD**

# **2018-2022**



---

## **ANNEXE TECHNIQUE**



# SOMMAIRE

## 1. ÉTAT DES LIEUX DU DÉPARTEMENT ..... 7

### A. Le contexte local du département ..... 8

A.1 Géographie..... 8

A.2 Population et démographie..... 8

A.3 Réseau routier..... 9

A.4 Parc de véhicules en circulation ..... 9

### B. L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011..... 10

B.1 Accidentalité corporelle du département ..... 10

B.2 Évolution de l'accidentalité corporelle  
sur 2012-2016 et comparaison\*  
avec la période 2007-2011 ..... 11

B.2.1 Période 2012-2016, Accidentalité ..... 12

B.2.2 Période 2012-2016, Mortalité..... 13

B.3 Répartition des accidents corporels et des tués  
selon le mode sur la période 2012-2016 ..... 14

B.4 Répartition des accidents corporels et des tués  
selon la tranche d'âge période 2012-2016..... 15

B.4.1 Répartition des accidents corporels  
selon la tranche d'âge..... 15

B.4.2 Répartition des tués  
selon la tranche d'âge..... 15

B.5 Répartition des accidents corporels et des tués  
selon le milieu sur la période 2012-2016..... 16

B.6 Répartition des accidents corporels  
et mortels selon la catégorie de voie  
sur la période 2012-2016..... 16

B.7 Communes du département les plus  
accidentogènes sur la période 2012-2016 ..... 17

B.7.1 Les 10 communes les plus accidentogènes  
en terme d'accidents corporels..... 17

B.7.2 Les 10 communes les plus accidentogènes  
en termes de personnes tuées ..... 17

### C. L'évaluation du DGO 2013-2017 ..... 18

## 2. MÉTHODE POUR CARACTÉRISER LES ENJEUX..... 20

## 3. LES FICHES ENJEU ..... 22

### A. Le risque professionnel ..... 23

A.1 L'importance de l'enjeu risque professionnel  
(trajets liés au travail) ..... 23

A.1.1 Analyse statistique de l'ensemble  
des accidents « Risque professionnel »  
selon le trajet (domicile-travail et/ou  
utilisation professionnelle) ..... 25

A.1.2 Analyse statistique des accidents  
trajet utilisation professionnelle ..... 26

A.1.3 Analyse statistique des accidents  
trajet domicile-travail..... 28

### B. Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)..... 31

B.1 L'alcool..... 31

B.1.1 L'importance de l'enjeu alcool ..... 31

B.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool ..... 33

B.2 Les stupéfiants ..... 35

B.2.1 L'importance de l'enjeu stupéfiants ..... 35

B.2.2 Le panorama des accidents  
liés aux stupéfiants..... 37

### C. Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans) ..... 39

C.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans ..... 39

C.1.1 L'importance de l'enjeu  
« adolescents » âgés de 14 à 17 ans..... 39

C.1.2 Le panorama des accidents  
des adolescents âgés de 14 à 17 ans ..... 41

C.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans ..... 43

C.2.1 L'importance de l'enjeu jeunes  
âgés de 18 à 24 ans..... 43

C.2.2 Le panorama des accidents des jeunes  
âgés de 18 à 24 ans ..... 44

<b>C.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans.....</b>	<b>45</b>
C.3.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 25 à 29 ans.....	45
C.3.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans .....	47

## **D. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)..... 48**

<b>D.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans.....</b>	<b>48</b>
D.1.1 L'importance de l'enjeu « seniors » âgés de 65 à 74 ans .....	48
D.1.2 Le panorama des accidents des « seniors » âgés de 65 à 74 ans .....	50
<b>D.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus .....</b>	<b>51</b>
D.2.1 L'importance de l'enjeu « seniors » âgés de 75 ans et plus .....	51
D.2.2 Le panorama des accidents des « seniors » âgés de 75 ans et plus .....	53

## **E. Le partage de la voirie (urbain / interurbain)..... 54**

<b>E.1 Les piétons.....</b>	<b>54</b>
E.1.1 L'importance de l'enjeu piétons.....	54
E.1.2 Le panorama des accidents piétons.....	56
<b>E.2 Les cyclistes en conflit agglomération et hors agglomération (sauf autoroute) .....</b>	<b>59</b>
E.2.1 L'importance de l'enjeu cycliste .....	59
E.2.2 Le panorama des accidents de cyclistes impliquant un tiers.....	61

## **F. Les deux-roues motorisés ..... 64**

<b>F.1 L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés .....</b>	<b>64</b>
<b>F.2 Le panorama de l'ensemble des accidents de deux-roues motorisés .....</b>	<b>66</b>
<b>F.3 Les cyclomoteurs et motos légères (125 inclus) .....</b>	<b>67</b>
F.3.1 Le panorama des accidents de 2RM $\leq$ à 125 cm <sup>3</sup> .....	69

<b>F.4 Les motocyclettes lourdes &gt; à 125cm<sup>3</sup>.....</b>	<b>71</b>
F.4.1 Le panorama des accidents impliquant une moto lourde (> à 125).....	73

## **G. Les distracteurs..... 75**

<b>G.1 L'importance de l'enjeu distracteurs.....</b>	<b>75</b>
G.1.1 Le panorama des accidents liés aux distracteurs.....	76
G.1.2 Le panorama des accidents liés aux distracteurs .....	77

## **H. La vitesse ..... 79**

<b>H.1 L'importance de l'enjeu vitesse .....</b>	<b>79</b>
<b>H.2 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM*).....</b>	<b>79</b>
<b>H.3 Comparaison avec les départements Métropoles.....</b>	<b>80</b>

<b>Tableau des analyses statistiques-Départements référence les départements Métropoles.....</b>	<b>81</b>
--	-----------





# PRÉAMBULE

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022 s'appuie sur les exploitations statistiques de l'Observatoire Départemental de la Sécurité routière (ODSR) du Nord.

Chaque enjeu a été développé pour l'ensemble du territoire du département du Nord sur la période 2012-2016. Les comparaisons statistiques sont établies avec un groupe de 8 départements identifié par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière (ONISR).

Ces 8 départements présentent des similitudes territoriales, démographiques et socio-économiques avec le département du Nord. Ce groupe composé des départements du Pas-de-Calais, du Rhône, de l'Isère, des Bouches du Rhône, de la Haute-Garonne, de la Gironde, de la Loire Atlantique et de la Seine Maritime.

Ce groupe est nommé « Départements Métropoles », car ces départements ont tous un territoire articulé autour d'une grande agglomération. Ainsi, ces ressemblances favorisent et améliorent la fiabilité des comparaisons statistiques présentées dans ce document.

---

Cette annexe technique a été réalisée sous la direction rédactionnelle conjointe de la DDTM du Nord et de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière du Nord(ODSR).



1.

# ETAT DES LIEUX DU DÉPARTEMENT



# A. LE CONTEXTE LOCAL DU DÉPARTEMENT

## A.1 GÉOGRAPHIE

Le Nord est le département français comprenant les territoires les plus septentrionaux de la France, bordé par la Belgique au nord, et les départements du Pas de Calais à l'ouest, de l'Aisne et de la Somme au sud. La préfecture est Lille également plus grande ville du département. Le département bénéficie d'une situation géographique privilégiée au centre du triangle Paris-Londres-Bruxelles. D'une superficie de 5 743 km<sup>2</sup>, il est composé de 6 arrondissements (Avesnes, Cambrai, Douai, Dunkerque, Lille et Valenciennes).

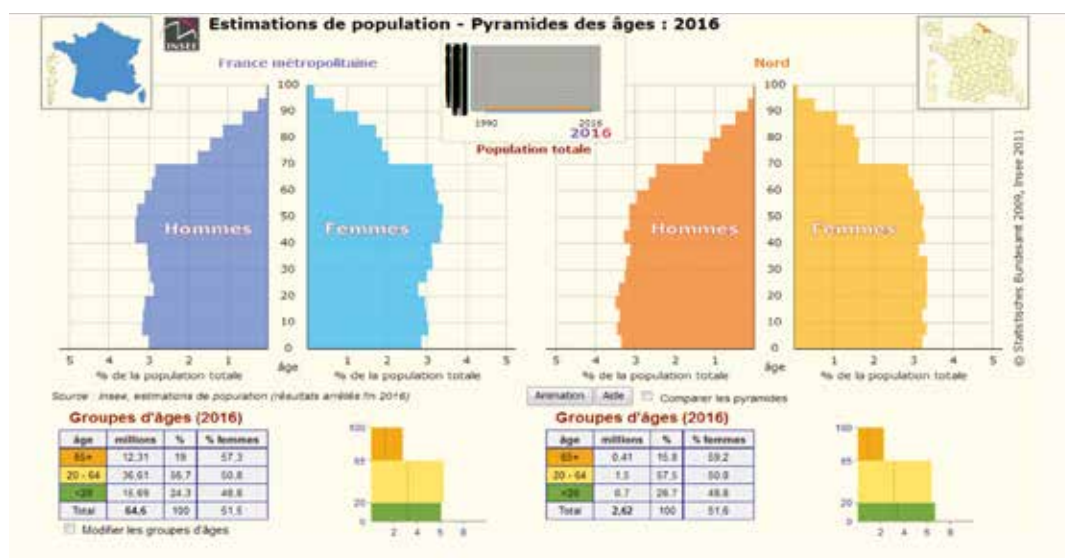
Avec le Pas-de-Calais, la Somme, l'Aisne et l'Oise, il constitue depuis 2016 la région Hauts-de-France.

## A.2 POPULATION ET DÉMOGRAPHIE

Avec en 2016 2 603 473 habitants, le département est le plus peuplé du pays, porté par la métropole lilloise qui abrite presque la moitié de sa population. Fortement urbanisé, la densité de population est plus élevée que les autres départements de la Région Hauts-de-France.

	Nombre d'habitants	Densité (hab au km <sup>2</sup> )	Part population département/France Région/France	Part population département/Région
<b>Nord</b>	2 595 500	452	4,0%	43,3%
<b>Aisne</b>	540 100	73	0,8%	9,0%
<b>Oise</b>	815 400	139	1,3%	13,6%
<b>Pas-de-Calais</b>	1 465 200	220	2,3%	24,5%
<b>Somme</b>	571 700	93	0,9%	9,5%
<b>Région Hauts-de-France</b>	5 987 900	188	9,3%	100,0%
<b>France métropolitaine</b>	64 513 242	119	100,0%	

Le Nord reste un département jeune. 27% des Nordistes ont moins de 20 ans contre 24% pour la France métropolitaine. Cependant, la part de la population seniors augmente dans le département.





### A.3 RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier est un des plus dense du pays avec 15 973 km de routes.

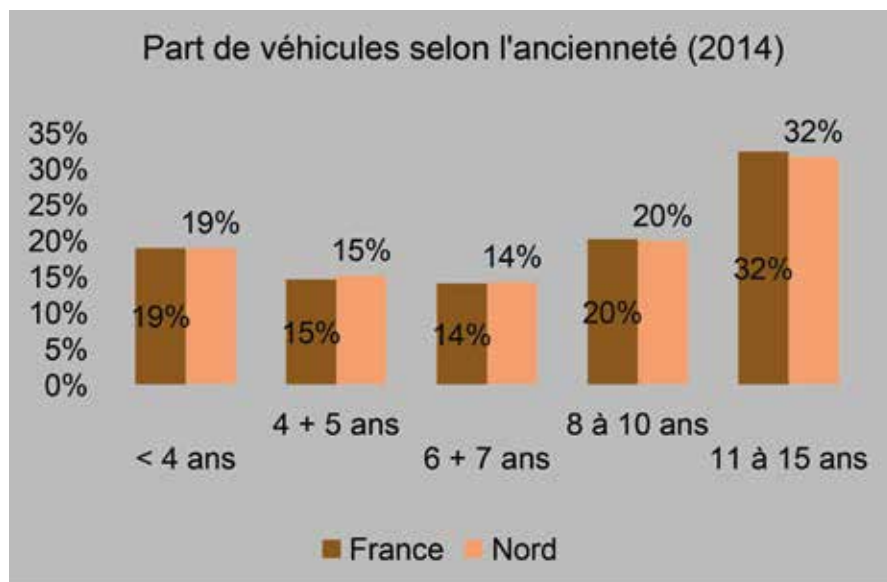
Réseau routier au 01/01/2016	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	5257
Voies communales	10336

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

Le réseau du Nord occupe au niveau national le 17<sup>ème</sup> rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur, et le 10<sup>ème</sup> quant à sa densité avec 2,8 kilomètres par km<sup>2</sup> de territoire.

### A.4 PARC DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Le département totalise 1 243 798 véhicules en circulation (2014). Le parc est relativement ancien. 1 véhicule sur 3 est âgé entre 11 et 15 ans.



La répartition selon l'âge des véhicules est quasiment identique à celle observée en France métropolitaine.

# **B. L'ACCIDENTALITÉ 2012-2016 ET COMPARAISON AVEC 2007-2011**

## **B.1 ACCIDENTALITÉ CORPORELLE DU DÉPARTEMENT**

	Accidents Corporels	Personnes tuées	Personnes blessées	dont Hospitalisées
2007	2655	103	3405	1439
2008	2621	99	3339	1356
2009	2245	109	2795	1055
2010	1843	85	2237	850
2011	1933	81	2344	911
<b>2007-2011</b>	<b>11297</b>	<b>477</b>	<b>14120</b>	<b>5611</b>

<b>Evolution de 2007 à 2011</b>	<b>-27%</b>	<b>-21%</b>	<b>-31%</b>	<b>-37%</b>
---------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

2012	1862	81	2295	993
2013	1547	69	1950	844
2014	1381	85	1728	918
2015	1321	102	1602	993
2016	1181	107	1364	834
<b>2012-2016</b>	<b>7292</b>	<b>444</b>	<b>8939</b>	<b>4582</b>

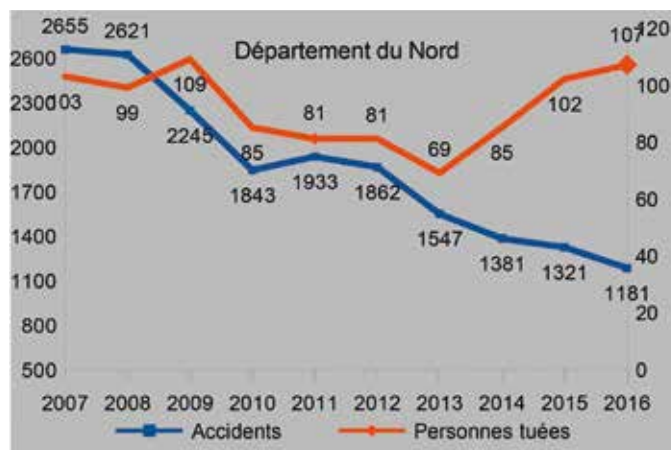
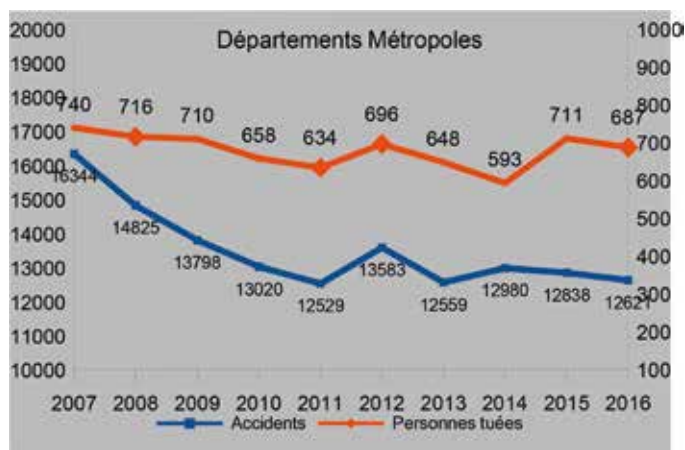
<b>Evolution de 2012 à 2016</b>	<b>-37%</b>	<b>+32%</b>	<b>-41%</b>	<b>-16%</b>
---------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Le nombre de tués augmente de 32% entre l'année 2012 et l'année 2016 alors qu'il avait baissé de 21% entre l'année 2007 et l'année 2011. L'augmentation de 32% des tués en 2012-2016 est causée par une surmortalité lors des années 2015 et 2016 avec plus de 100 tués par an.

Les 2 indicateurs « Accidents corporels », « personnes blessées » connaissent une baisse significative déjà observée en 2007-2011 de l'ordre de 30% et qui s'accroît en 2012-2016 avec une diminution de 40%.

Le nombre de blessés hospitalisés baissent avec toutefois un ralentissement observé en 2012-2016 (-16% contre -37% en 2007-2011).

## B.2 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ CORPORELLE SUR 2012-2016 ET COMPARAISON\* AVEC LA PÉRIODE 2007-2011



Sur la période 2012-2016, le département du Nord enregistre une baisse continue du nombre d'accidents corporels de 1862 en 2012 à 1181 en 2016. Parallèlement, la tendance générale de la mortalité du département du Nord est orientée à la hausse sur les 3 dernières années (pic en 2016 avec 107 tués). Après le creux de 2013 (69 tués), il est observé 2 années consécutives de forte hausse de la mortalité; L'évolution augmente de près de 50 % sur 2 ans entre 2013 et 2015 (85 tués en 2014 et 102 tués en 2015). Le nombre de tués atteint 107 décès en 2016.

A titre comparatif, entre 2007 et 2011, le Nord enregistre un recul de l'accidentalité de 27% et de la mortalité de 21%.

Le recul des 2 indicateurs est observé également dans les départements similaires avec une évolution en baisse de 23,3% d'accidents et de 14,3% de tués.

Entre 2012-2016 l'accidentalité baisse dans le département de 37% alors que la mortalité progresse de 32%. La famille du département du Nord connaît un recul de l'accidentalité et de la mortalité respectivement de 7,1% et 1,3%.

Le Nord présente une accidentalité plus faible et une mortalité plus forte que celles des départements similaires appelés « Départements Métropoles ».

Une expertise est envisagée auprès de la DSR pour analyser l'évolution du nombre de blessés et des tués.

La décorelation entre les deux courbes pourrait être analysée pour déceler les publics qui subissent une surmortalité ou les biais statistiques.

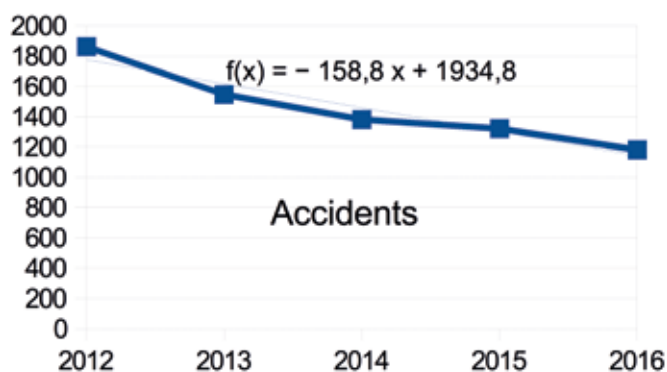
\*L'accidentalité globale est comparée entre le département du Nord et des départements similaires identifiés par l'ONISR qui constituent le groupe appelé « Départements Métropoles » (Pas de Calais, Rhône, Isère, Bouches du Rhône, Haute Garonne, Gironde, Loire Atlantique et Seine Maritime).

L'approfondissement statistique développé ci-dessous consiste à déterminer la tendance annuelle sur une période. Cette analyse plus fine, permet de prendre en compte l'ensemble des variations entre la première et la cinquième année.

### B.2.1 Période 2012-2016, Accidentalité

Pour le Nord :  $-158,8/1458,4$ , soit une moyenne de 159 accidents de moins par an sur cette période.

Nord	Accidents
2012	1862
2013	1547
2014	1381
2015	1321
2016	1181
Moyenne 2012-2016	1458,4
Résultat tendance annuelle	<b>-10,9%</b>

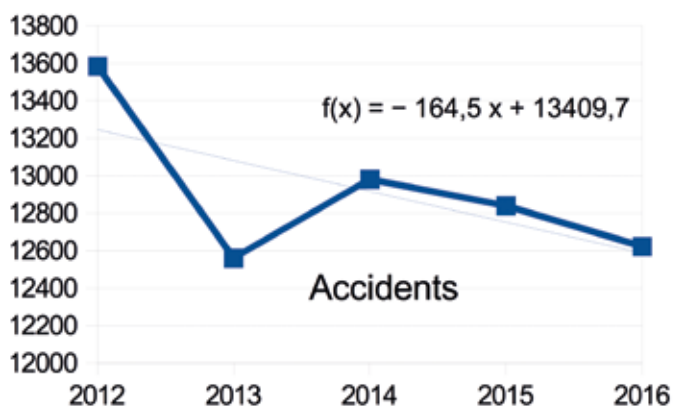


Croissance linéaire annuelle

Moyenne des accidents corporels sur 2012-2016

Pour les départements Métropoles :  $-164,5/12916,2$ , soit une moyenne de 164 accidents de moins par an sur cette période.

Départements Métropoles	Accidents
2012	13583
2013	12559
2014	12980
2015	12838
2016	12621
Moyenne 2012-2016	12916,2
Résultat tendance annuelle	<b>-1,3%</b>

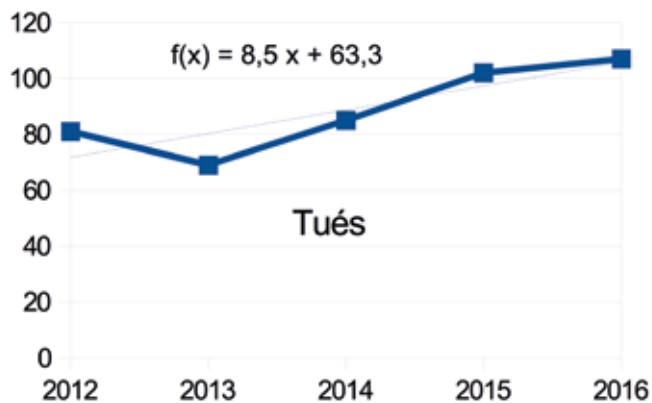


L'accidentalité recule de 10,9% dans le département du Nord contre une baisse de -1,3% pour les départements similaires.

### B.2.2 Période 2012-2016, Mortalité

Pour le Nord : 8,5/88,8, soit une moyenne de 8,5 tués de plus par an sur cette période.

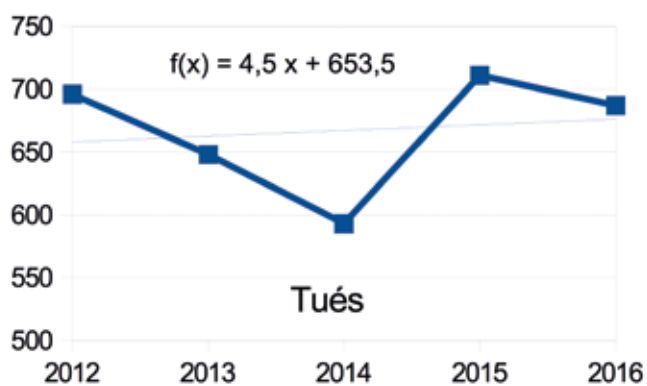
Nord	Tués
2012	81
2013	69
2014	85
2015	102
2016	107
Moyenne 2012-2016	88,8
Résultat	<b>+9,6%</b>



Croissance linéaire annuelle  
Moyenne des accidents corporels  
sur 2012-2016

Pour les départements Métropoles : 4,5/667, soit une moyenne de 4,5 tués de plus par an sur cette période.

Départements Métropoles	Tués
2012	696
2013	648
2014	593
2015	711
2016	687
Moyenne 2012-2016	667
Résultat tendance annuelle	<b>+0,7%</b>



La mortalité augmente de 9,6% dans le département du Nord contre 0,7% dans les départements similaires.

### B.3 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LE MODE SUR LA PÉRIODE 2012-2016

Période 2012-2016		Nbre d'accidents corporels impliquant au moins un							Ensemble
		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	
Nord	Nbre d'accidents corporels	2027	628	979	1079	6421	419	238	7292
	%	28%	9%	13%	15%	88%	6%	3%	> à 100%*

Période 2012-2016		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	Ensemble
Nord	Nbre de personnes tuées	96	27	27	73	211	5	5	444
	%	22%	6%	6%	16%	48%	1%	1%	100%

Les accidents impliquant au moins un piéton et les accidents impliquant au moins une moto sont proportionnellement les plus graves. 22% et 16% des décédés sont des piétons et des motocyclistes, alors qu'ils ne sont présents que dans respectivement 28% et 15% des accidents corporels.

Période 2012-2016		Nbre d'accidents corporels impliquant au moins un							Ensemble
		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	
Famille du Nord	Nbre d'accidents corporels	13674	4978	13561	16600	68885	4717	1758	64581
	%	21%	8%	21%	26%	107%	7%	3%	> à 100%*

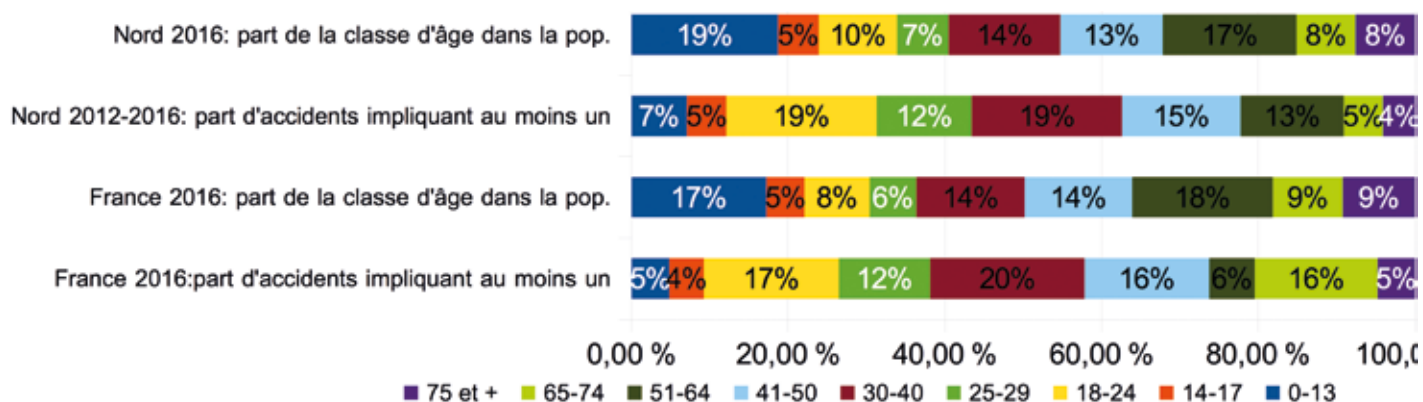
Période 2012-2016		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	Ensemble
Famille du Nord	Nbre de personnes tuées	543	157	171	689	1635	88	52	3335
	%	16%	5%	5%	21%	49%	3%	2%	100%

La part de tués motocyclistes est plus élevée que pour le Nord (21% contre 16%) mais avec une part d'accidents plus importante (26% des accidents impliquent une moto contre 15%). La problématique piétons est moins marquée que dans le département du Nord qui connaît plus d'accidents et plus de tués en proportion.

\* 1 accident peut impliquer plusieurs usagers.

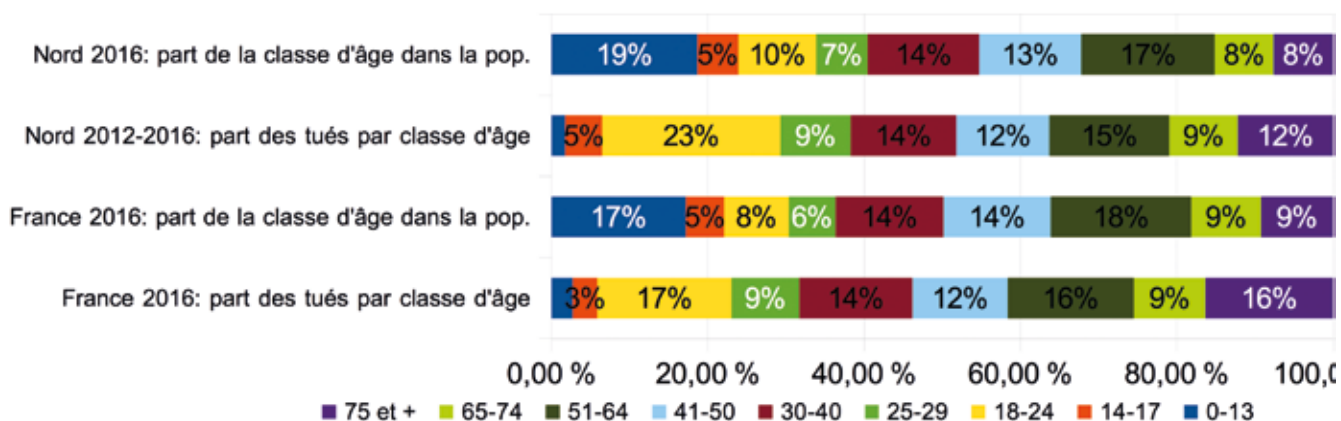
## B.4 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LA TRANCHE D'ÂGE PÉRIODE 2012-2016

### B.4.1 Répartition des accidents corporels selon la tranche d'âge (comparatif avec la France métropolitaine)



Les tranches d'âge 18-24 ans et 30-40 ans se distinguent. Elles représentent chacune près de 20% des usagers impliqués selon leur tranche d'âge. Les 18-24 ans sont les plus vulnérables au risque routier. Ils sont présents dans 19% des accidents corporels alors qu'ils ne représentent que 10% de la population du département.

### B.4.2 Répartition des tués selon la tranche d'âge (comparatif avec la France métropolitaine)



Par rapport à la composition de sa population, le département du Nord enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âges jeunes 14-29 ans (36% des tués pour 17% des effectifs) et seniors 65 ans et + (21% des tués pour 16% des effectifs) supérieure aux chiffres nationaux.

Les 18-24 ans sont les plus touchés par la mortalité routière. Ils représentent 23% des tués alors qu'ils ne représentent que 10% de la population du département.

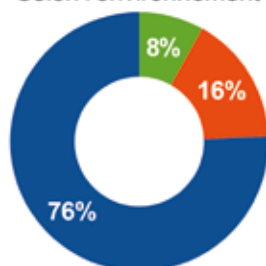
Toutefois, avec 34 tués par million d'habitants, le département se classe à la seconde place en France métropolitaine (hors départements Île-de-France).

## B.5 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LE MILIEU (AGGLOMÉRATION OU HORS AGGLOMÉRATION) SUR LA PÉRIODE 2012-2016

	En agglomération	Hors aggro (sauf autoroute)	Autoroute	Total
<b>Accidents corporels (2012-2016)</b>	5531	1189	592	7292
<b>%</b>	76%	16%	8%	100%
<b>Tués (2012-2016)</b>	212	174	58	444
<b>%</b>	48%	39%	13%	100%

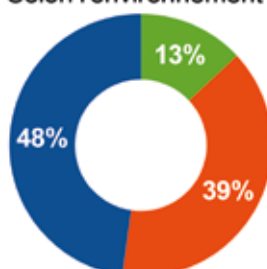
### Répartition des accidents corporels

Selon l'environnement



### Répartition des tués

Selon l'environnement



- En agglomération
- Hors aggro et hors autoroute
- Autoroute

Sur la période 2012-2016, dans le département du Nord, le milieu urbain recense plus de 3 accidents sur 4.

L'addition des 39% et 13% de tués en rase campagne et sur autoroute, soit 52%, donne une mortalité routière partagée avec les 48% restants en milieu urbain.

Hors agglomération la gravité s'accroît. 39% des tués le sont dans des accidents qui ne représentent que 16% des accidents corporels.

## B.6 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS SELON LA CATÉGORIE DE VOIE SUR LA PÉRIODE 2012-2016

	Autoroute	RN	RD	VC
<b>Accidents corporels (2012-2016)</b>	592	175	2190	4482
<b>Accidents mortels (2012-2016)</b>	52	21	235	114
<b>Linéaire (km)</b>	291	89	5257	10336

Le département du Nord enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau communal puis le réseau départemental, les autoroutes et enfin le réseau national. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètres de voie) est la plus importante sur le réseau autoroutier, puis le réseau national, le réseau communal et (très proche) le réseau départemental.

Le département du Nord enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental, puis le réseau communal, le réseau autoroutier et enfin le réseau national. La densité d'accidents mortels est la plus importante sur le réseau national, puis le réseau autoroutier, le réseau départemental et le réseau communal.



## B.7 COMMUNES DU DÉPARTEMENT LES PLUS ACCIDENTOGÈNES SUR LA PÉRIODE 2012-2016

### B.7.1 Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels	Part acc. corp. Du dpt	Nombre d'accidents mortels	Part acc. mortel du dpt	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
LILLE	861	12%	20	5%	238 381	9%
ROUBAIX	747	10%	12	3%	96 196	4%
TOURCOING	313	4%	5	1%	95 965	4%
DUNKERQUE	197	3%	10	2%	90 721	3%
VALENCIENNES	191	3%	5	1%	44 684	2%
VILLENEUVE-D'ASCQ	190	3%	7	2%	63 732	2%
WATTRELOS	184	3%	1	0%	41 580	2%
MARCQ-EN-BAROEUL	153	2%	9	2%	40 246	2%
WASQUEHAL	146	2%	4	1%	21 583	1%
ARMENTIERES	118	2%	1	0%	25 746	1%

8 communes sur les 10 présentes dans ce tableau sont situées dans la zone de la Métropole Européenne de Lille. Ce territoire est aussi le plus peuplé et le plus important en terme de trafic. Il porte 40% de l'accidentalité globale du département.

### B.7.2 Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées

2012-2016	Total des tués	Part pers. tuées du dpt	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
LILLE	20	5%	238 381	9%
DUNKERQUE	12	3%	90 721	3%
ROUBAIX	12	3%	96 196	4%
MARCQ-EN-BAROEUL	9	2%	40 246	2%
LOON-PLAGE	7	2%	6344	0,2%
RAISMES	7	2%	12 758	0,5%
VILLENEUVE-D'ASCQ	7	2%	63 732	2%
COUDEKERQUE-BRANCHE	5	1%	22 062	1%
MAUBEUGE	5	1%	30 722	1%
TOURCOING	5	1%	95 965	4%
VALENCIENNES	5	1%	44 684	2%

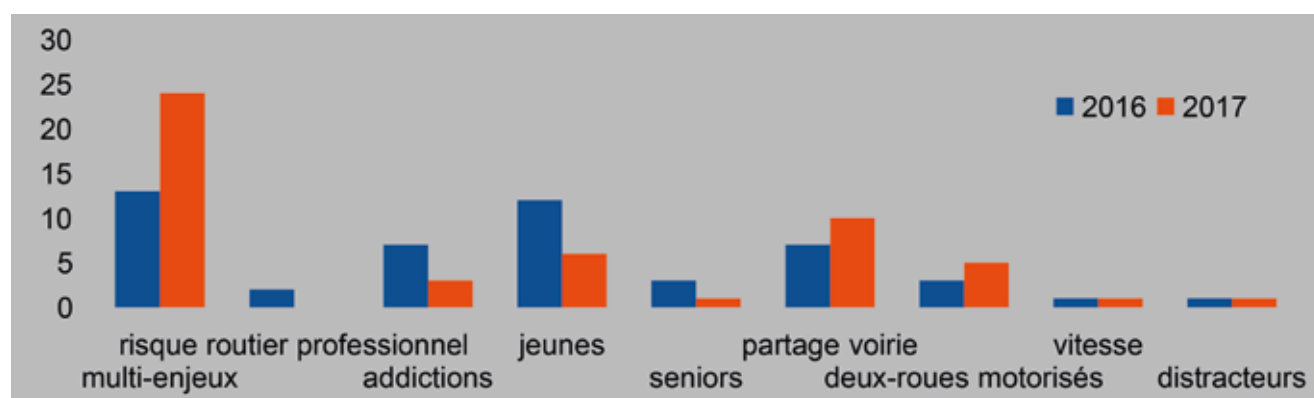
3 agglomérations se distinguent avec plus de 10 tués par an. A l'exception de la ville de Roubaix, ce bilan est à relativiser par rapport aux décès localisés sur les autoroutes situées sur leur territoire.

## C. L'ÉVALUATION DU DGO 2013-2017

Telles que les orientations d'actions ont été formulées dans le précédent DGO, les services sont dans l'incapacité d'évaluer de façon précise les actions conduites.

Néanmoins, de nombreuses actions ont été menées dans le cadre des appels à projets du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière avec une montée en puissance en 2017 du nombre d'actions (+ 40 %).

### NOMBRE DE DOSSIERS RETENUS PAR ENJEU



Une moyenne de 50 projets ont été retenus en 2016 et 2017. Tous les enjeux ont été traités, le plus souvent de manière transversale. En effet, la plus grande partie des actions menées abordent plusieurs enjeux en même temps.



# 2.

## MÉTHODE POUR CARACTÉRISER LES ENJEUX



## LA CARACTÉRISATION DES ENJEUX SE FAIT EN TROIS ÉTAPES

1. la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
2. la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
3. la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

## L'IMPORTANCE DE CHAQUE ENJEU

### Un enjeu peut être :

- **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,
- **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil (cf. le chapitre 3.2.2 du guide).

Les deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		importance	robustesse
Effectif très faible en nombre ou %	non		
≥ 20% des accidents du département	oui (attention, cela peut faire peu)		
≥ 15 tués/an dans le département	oui		
Écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	
Écart positif < 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	test analyse thématique significatifs (TS ou S)
		non	test analyse thématique non significatifs (NS)

*Nb: le test d'analyse thématique ne s'applique qu'aux accidents, il ne faut pas l'employer pour les victimes.*

Les seuils proposés sont donnés à dire d'expert. Ils sont indicatifs.

Il est toutefois recommandé de les utiliser, ne serait-ce que pour une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

# 3.

## LES FICHES ENJEU



## **CES FICHES CONSTITUENT DES AIDES À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'ENJEU.**

---

Les fiches enjeu traitent les sujets essentiels et sont adaptées au contexte local.

L'utilisation par les départements d'une même famille d'indicateurs standardisés, permet d'identifier les départements qui présentent les évolutions les plus favorables sur chaque enjeu.

Chaque enjeu est comparé sur 5 ans (période 2012-2016) entre le département du Nord et les départements similaires identifiés par l'ONISR qui constituent le groupe appelé « Départements Métropoles ». Le volume de chiffre et le territoire étant plus vaste, le comparatif statistique avec la France métropolitaine se fait sur la seule année 2016.

Au terme du DGO 2018-2022, il serait ainsi possible de mettre en relation les préfectures d'une même famille pour reproduire les actions les plus efficaces là où cela s'avérerait utile.

## **LES FICHES SONT PRÉSENTÉES DANS L'ORDRE SUIVANT :**

---

### **Enjeux impératifs**

- A.** risque routier professionnel
- B.** conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- C.** les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- D.** les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

### **Enjeux supplémentaires choisis**

- E.** le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- F.** les deux-roues motorisés
- G.** les distracteurs
- H.** la vitesse



# A. LE RISQUE PROFESSIONNEL

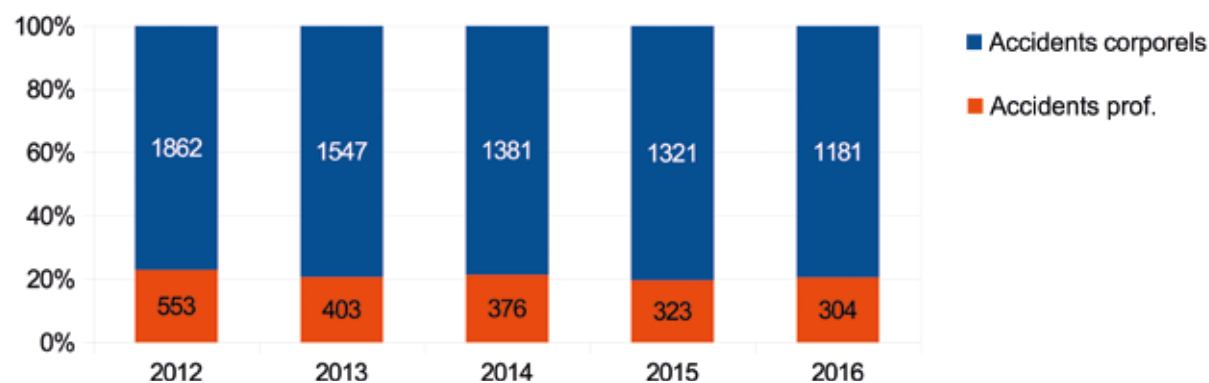
Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « trajet professionnel », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

## A.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU RISQUE PROFESSIONNEL (TRAJETS LIÉS AU TRAVAIL)

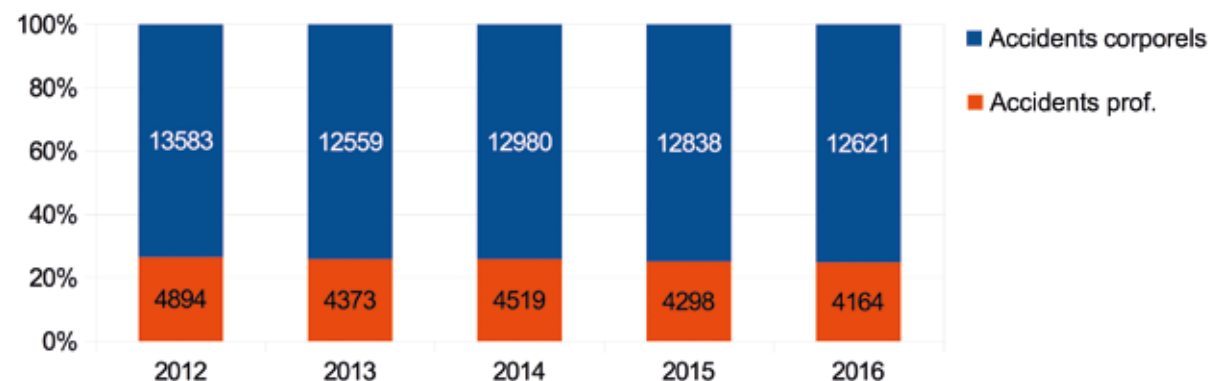
### Part des accidents trajet risque professionnel par rapport aux accidents corporels du département Nord

#### ACCIDENTS PROFESSIONNELS NORD



### Part des accidents trajet risque professionnel par rapport aux accidents corporels départements Métropoles

#### ACCIDENTS PROFESSIONNELS MÉTROPOLIS



Sur la période 2012-2016, l'évolution et la part des accidents liés au risque professionnel du département du Nord connaissent une baisse supérieure à celle observées dans les départements Métropoles.

\*Pour une plus grande précision statistique, les ratios sont calculés sur l'ensemble des accidents avec le champ trajet de l'utilisateur renseigné. Cet ensemble constitue le groupe des accidents à trajet connus.



**A.1.1 Analyse statistique de l'ensemble des accidents  
« Risque professionnel » selon le trajet (domicile-travail  
et/ou utilisation professionnelle).**

Période 2012-2016		Nombre total d'accidents Risque pro.	Nombre total d'accident trajet connu	% d'accident
Accidents corporels	Nord	1959	5189	37,8%
	Métropoles	24079	49743	48,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués Risque Pro	Nombre total de tués trajet connu	% de tués
Tués	Nord	150	375	40%
	Métropoles	1200	2962	40,5%

Les indicateurs liés aux déplacements relatifs au travail intitulé « risque professionnel » sont dans le département Nord inférieurs à ceux des départements Métropoles et de la France métropolitaine. Toutefois, la part élevée des accidents corporels (37,8%) et la part de tués (150/444 ; + de 20% du total des tués) signifie que cette thématique représente un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Nord.

**ANALYSE STATISTIQUE**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropole		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropole		non

L'ensemble des trajets liés au travail représentent un enjeu absolu aussi bien en terme d'accidentalité qu'en terme de mortalité.

*Nota : La suite de l'analyse observe séparément les 2 sous-thématiques trajet « utilisation professionnelle » et « domicile travail ».*

*L'agrégation des chiffres de chaque sous-thématique ne correspond pas aux chiffres de l'ensemble « Risque Professionnel », car un accident peut être comptabilisé plusieurs fois par le fait qu'un accident peut impliquer plusieurs conducteurs différents selon leur trajet.*

## A.1.2 Analyse statistique des accidents trajet utilisation professionnelle

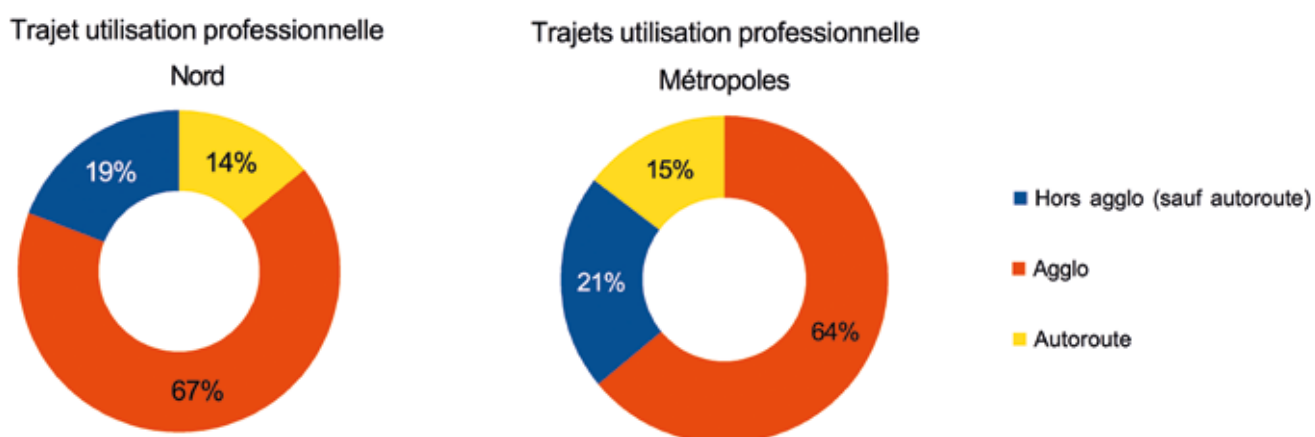
Période 2012-2016		Accidents Trajet pro.	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Accidents corporels	Nord	884	1959	45,1%
	Métropoles	10196	22 248	45,8%

Sur le total des accidents à trajet connu, les accidents avec au moins un conducteur en utilisation professionnelle sont de proportion semblable dans le Nord et dans les départements Métropoles.

Dans le Nord, 89 personnes ont été tuées dans des accidents avec au moins un conducteur en « trajet professionnel », soit sur 5 ans 20 % du nombre total de tués. Ils constituent à ce titre un enjeu absolu.

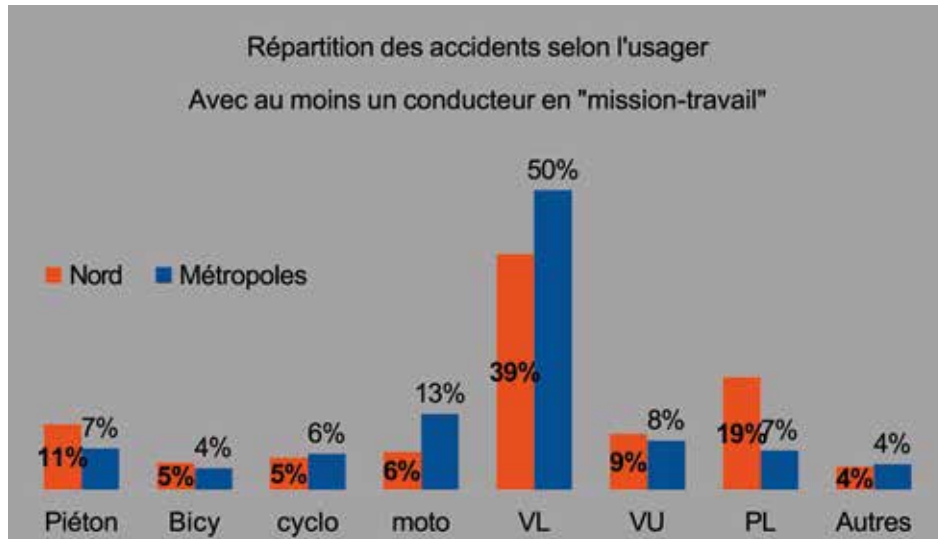
### Panorama des accidents liés au trajet professionnel

#### a. selon le milieu



Les parts des accidents sur un trajet « utilisation professionnelle » en milieu urbain sont proportionnellement plus importante dans le Nord (67%) que dans les départements Métropoles (64%). Ce type d'accidents est proportionnellement moins grand sur les autoroutes du Nord que sur les autoroutes des départements Métropoles.

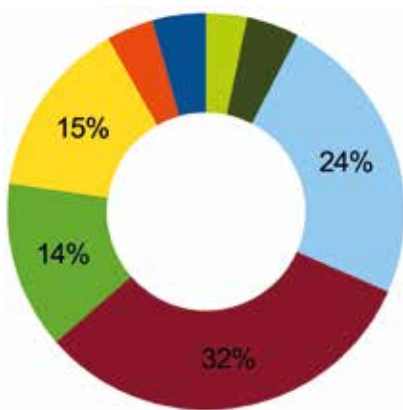
## b. selon le mode de déplacement (type de véhicule)



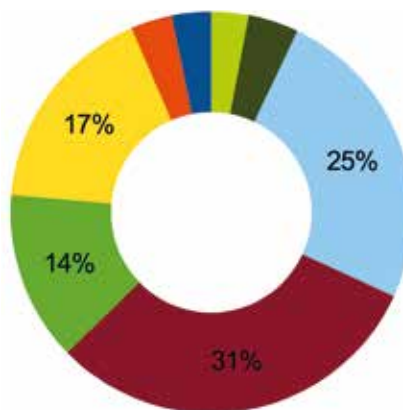
Les accidents impliquant un VL sont moins présents dans le département du Nord. Par contre, la part d'accidents avec un piéton et surtout avec un PL (19% contre 7%) est plus importante dans le Nord que dans les départements Métropoles.

## c. selon l'âge des usagers

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
UTILISATION PROFESSIONNELLE - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
TRAJET PROFESSIONNEL MÉTROPOLES



Les conducteurs âgés entre 25 et 54 ans sont logiquement sur-représentés dans les accidents sur des trajets liés à l'utilisation professionnelle. Les 30-45 ans sont les plus impactés représentant 32% des usagers nordistes présents dans ce type d'accidents. Les 18-24 ans sont moins présents dans le département du Nord (-2 points) que dans les départements Métropoles.

### A.1.3 Analyse statistique des accidents trajet domicile-travail

Période 2012-2016		Accidents «Domicile-travail»	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Tués	Nord	1199	1959	61,2%
	Métropoles	13883	22 248	62,4%

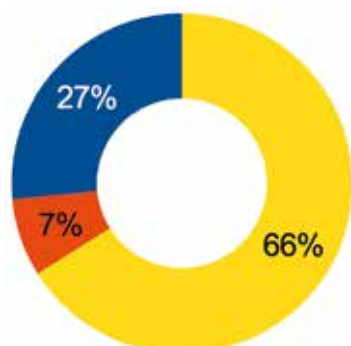
Commentaire: Dans le Nord, plus de 6 accidents liés au travail sur 10 se produisent lors des trajets domicile-travail. C'est une proportion similaire à celle observée dans les départements Métropoles, et semblable à la France.

Dans le Nord, 72 personnes sont tuées dans des accidents avec au moins un conducteur en « domicile-travail », soit sur 5 ans 16 % du nombre total de tués (72/444) et 14,4 tués en moyenne sur 5 ans (très proche du seuil des 15 tués). Ces chiffres non négligeable en font statistiquement un enjeu potentiellement absolu. En 2016, en France métropolitaine, les trajets domicile-travail représentent 10 % de la mortalité routière.

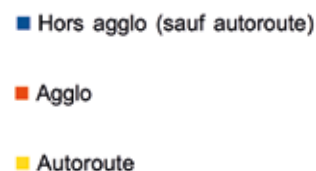
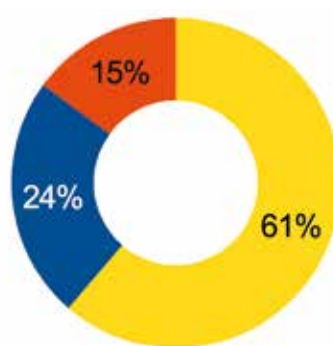
#### Panorama des accidents liés aux trajets domicile-travail

##### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS CORPORELS  
TRAJET DOMICILE TRAVAIL - NORD



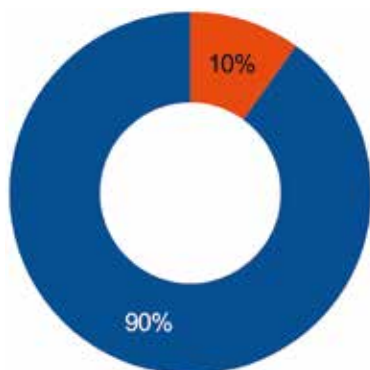
ACCIDENTS CORPORELS - TRAJET DOMICILE TRAVAIL  
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS



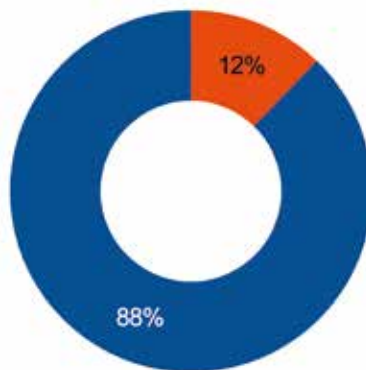
2/3 des accidents liés au trajet domicile-travail se situent en agglomération. La part d'accidents urbains est plus importante dans le Nord. Alors que le département bénéficie d'un important réseau autoroutier, la part autoroutière de 7% des accidents est paradoxalement plus basse que dans les départements Métropoles (15% des accidents).

## b. l'analyse selon la catégorie de jour

ACCIDENTS CORPORELS  
TRAJET DOMICILE TRAVAIL - NORD



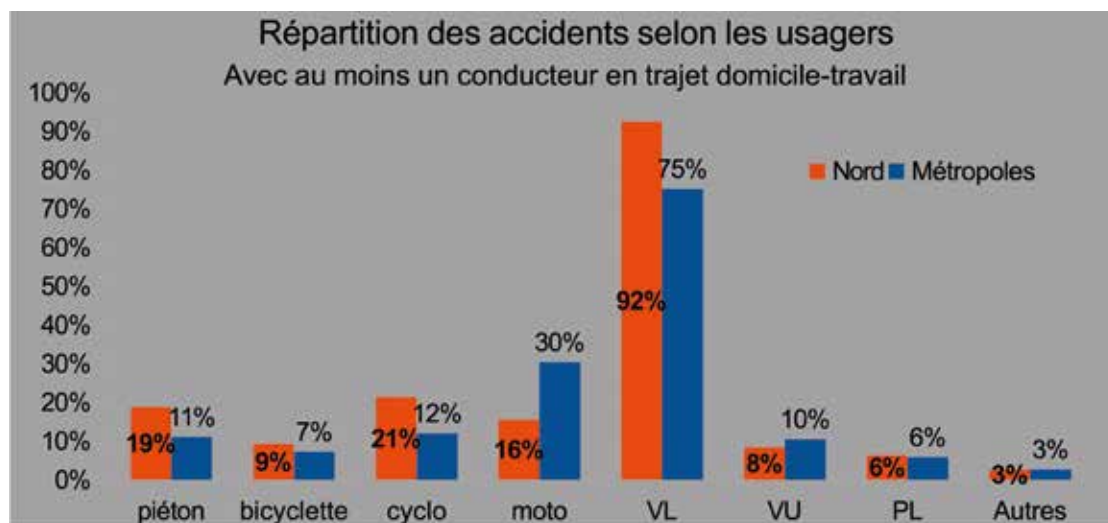
ACCIDENTS CORPORELS - TRAJET DOMICILE TRAVAIL  
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS



■ Semaine  
■ WE et ferié

Logiquement, les accidents se produisent très majoritairement en semaine. La configuration est quasi-identique quelque soit les territoires considérés.

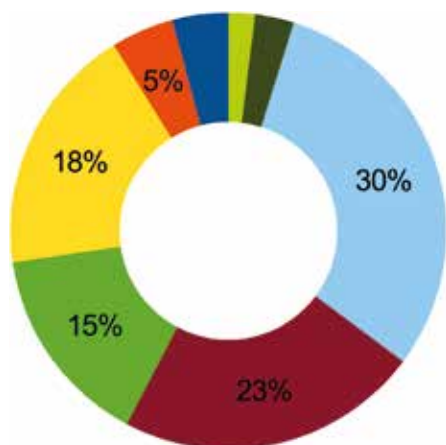
## c. l'analyse selon le mode de déplacement



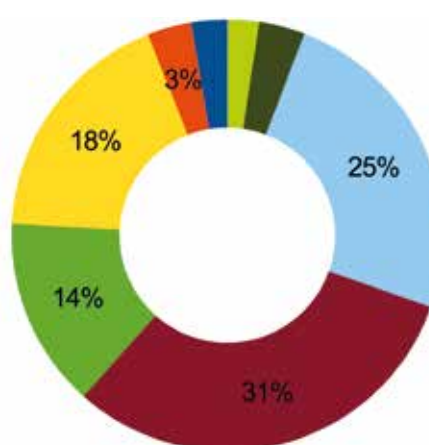
L'automobile est plus présente (9 fois sur 10 contre 7,5 fois sur 10) dans le département du Nord. Les accidents impliquant les piétons et les cyclomoteurs connaissent également une part plus importante dans le Nord que dans les départements Métropoles.

#### d. selon l'âge des usagers

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
DOMICILE TRAVAIL - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
DOMICILE TRAVAIL MÉTROPOLES



- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

La répartition des accidents selon la tranche d'âge avec au moins un usager en trajet domicile-travail est quasi identique entre le département du Nord et les départements Métropoles.

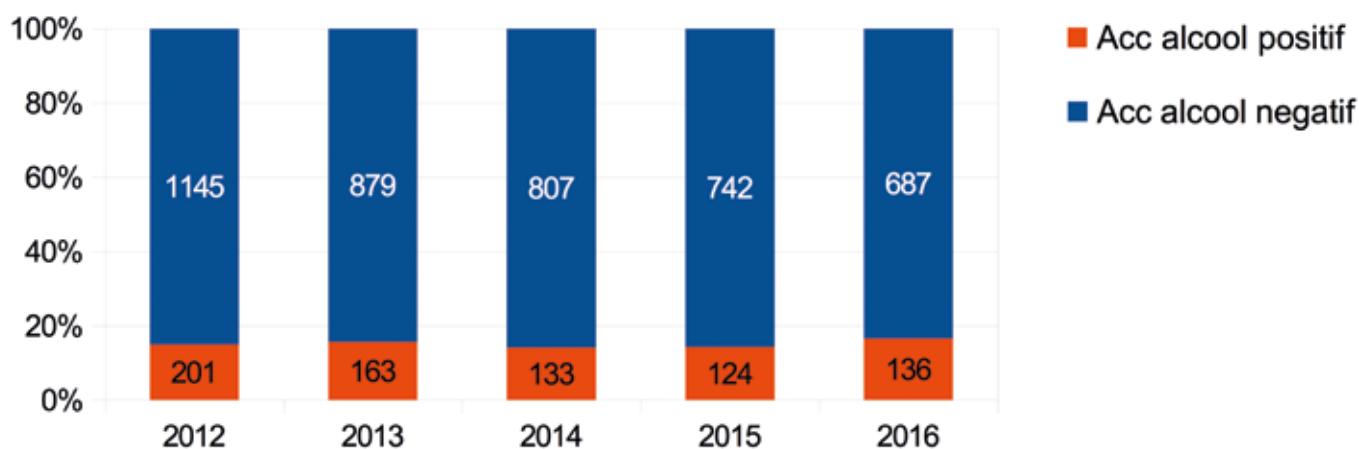
# **B CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (ALCOOL, STUPÉFIANTS)**

## **B.1 L'ALCOOL**

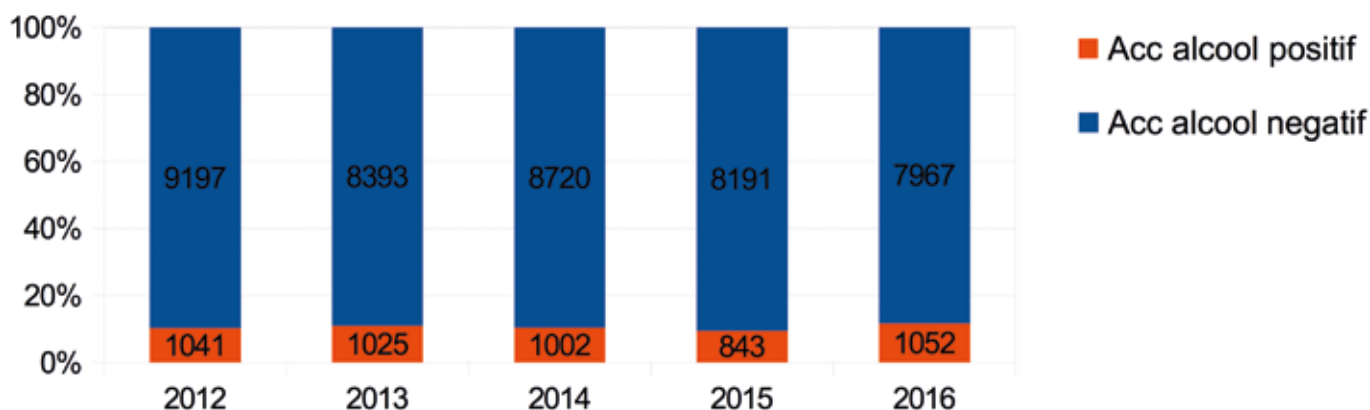
En 2016, 12% des accidents corporels et 21% des accidents mortels à taux connu\* impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé. Ils ont occasionné le décès de 23 personnes, soit près d'un tué sur 4.

### **B.1.1 L'importance de l'enjeu alcool**

**Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département du Nord**



**Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) des départements Métropoles**



Sur la période 2012-2016, dans le département du Nord, la part d'accidents avec alcool est supérieure aux départements Métropoles.

\*Pour une plus grande précision statistique, les ratios sont calculés sur l'ensemble des accidents avec le champ alcool renseigné. Cet ensemble constitue le groupe des accidents à taux connus.

**Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs au taux connu	% Alcool/Taux connu
Accidents corporels	Nord	756	5 017	15,1%
	Métropoles	4 963	4 7431	10,5%
	France 2016	4 640	46 308	10%

Période 2012-2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents tous conducteurs au taux connu	% Alcool/Taux connu
Tués	Nord	94	331	28,4%
	Métropoles	732	2 488	29,4%
	France 2016	779	2 723	28,6%

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 28,4% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. A ce titre cette thématique constitue un enjeu absolu pour le département du Nord.

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est près de 5 points plus élevé que celles observées dans les départements Métropoles. Cette différence statistiquement très significative en fait un enjeu relatif pour le département du Nord.

**ANALYSE STATISTIQUE**

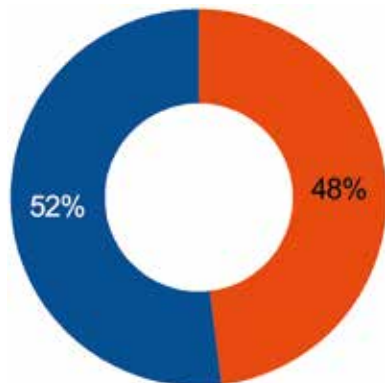
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		oui (+TS)
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non



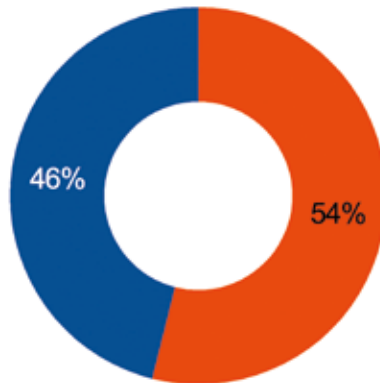
## B.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

### a. l'analyse selon la catégorie de jour

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
AVEC ALCOOL - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
AVEC ALCOOL - MÉTROPOLIS

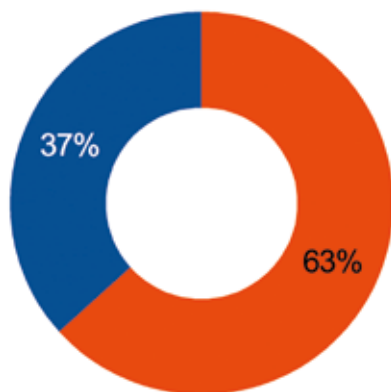


■ Semaine  
■ WE et férié

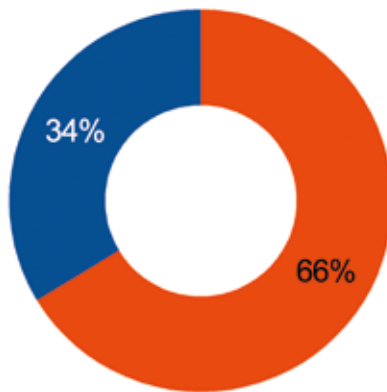
Comparé aux départements Métropoles, la proportion d'accidents en semaine est plus importante (+6 points) dans le département du Nord, avec un différentiel de (52% - Nord contre 46% dans les départements Métropoles).

### b. l'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents avec  
alcool selon la luminosité - Nord



Répartition des accidents avec  
alcool selon la luminosité - Métropoles

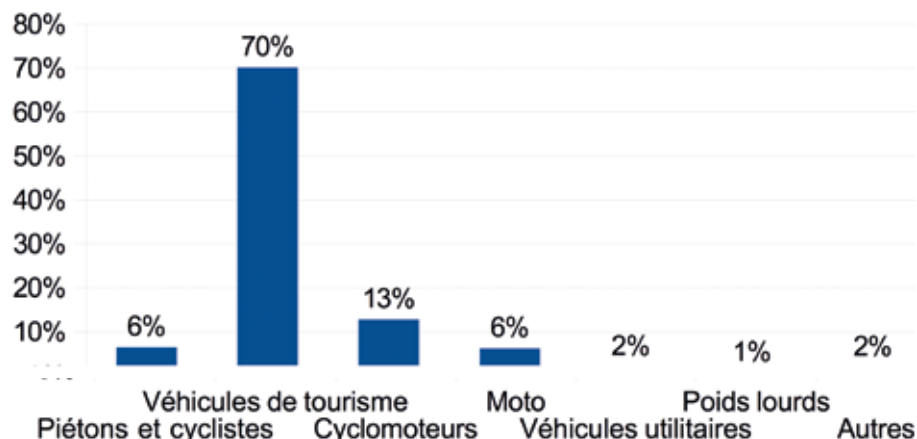


■ Jour ■ Nuit

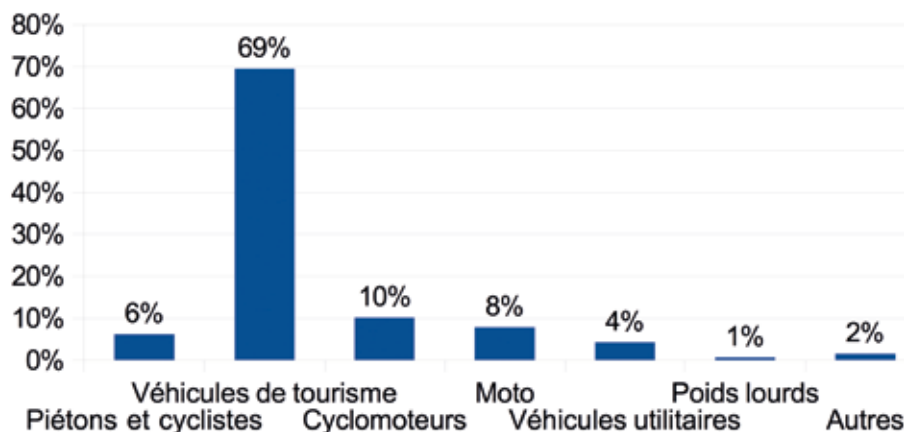
2/3 des accidents avec alcool se produisent de nuit. Cette tendance est moins marquée dans le département du Nord.

**c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)**

**Répartition des accidents avec au moins un conducteur positif - Nord**



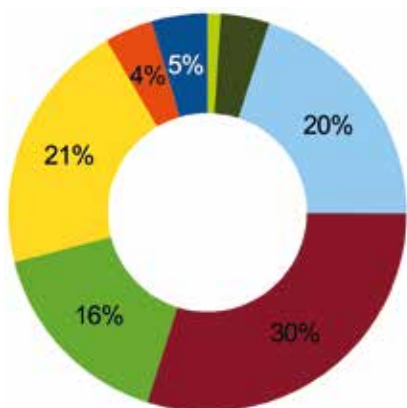
**Répartition des accidents avec au moins un conducteur positif - Métropoles**



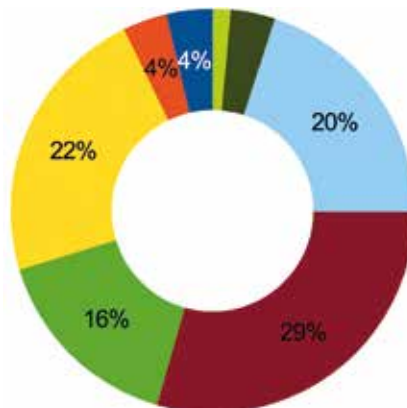
Les accidents avec alcool sont 7 fois sur 10 des accidents impliquant des automobilistes que cela soit dans le Nord ou dans les départements Métropoles.

**d. l'analyse selon l'âge des usagers dans les accidents avec alcool**

**RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL - NORD**



**RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL - MÉTROPOLES**



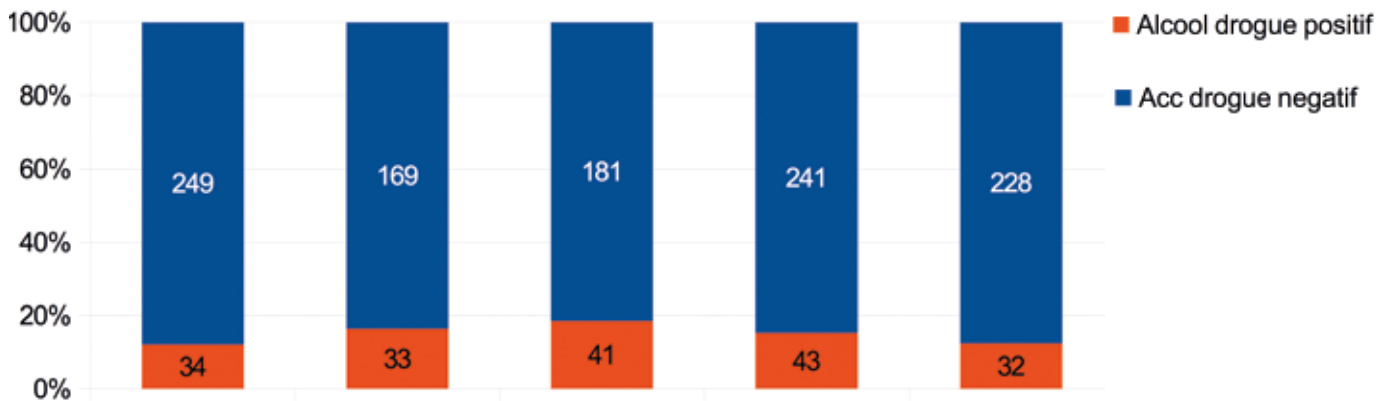
- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

La répartition selon l'âge des accidents avec alcool est quasi identique entre le département du Nord et les départements Métropoles.

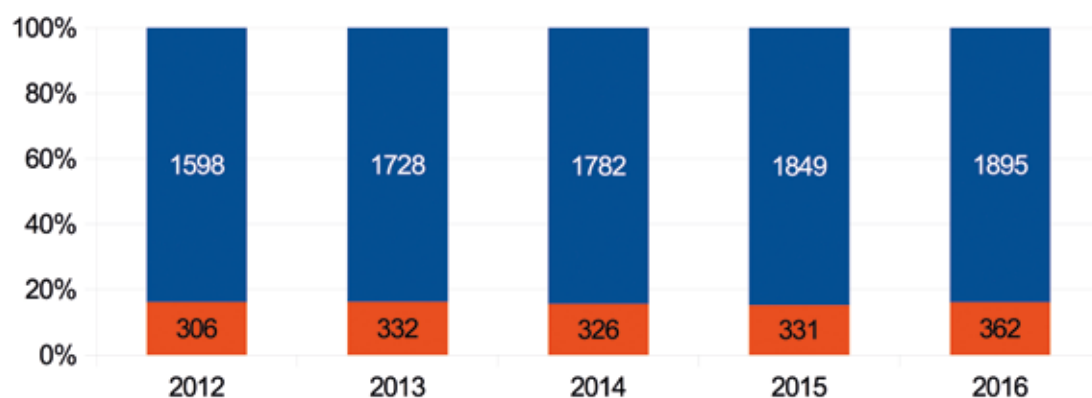
## B.2 LES STUPÉFIANTS

### B.2.1 L'importance de l'enjeu stupéfiants

**Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département du Nord**



**Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) des départements Métropoles**



Sur la période 2012-2016, la proportion d'accidents est similaire dans le département du Nord, et dans les départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département du Nord, et des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiants connu	% Stupéfiant / Stup. connu
Accidents corporels	Nord	184	1251	14,7%
	Métropoles	1657	10509	15,8%

Période 2012-2016		Nombre de tués avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre de tués tous conducteurs stupéfiants connu	% Stupéfiant / Stup. connu
Tués	Nord	59	233	25,3%
	Métropoles	457	1736	26,3%
	France 2016	488	2256	21,6%

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas toujours bien renseigné dans les BAAC pour l'intégralité des conducteurs (pour le département du Nord: 1251 accidents/7292).

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est de près de 15%. Au regard des chiffres observés dans les départements Métropoles, l'enjeu stupéfiant est faible dans le département du Nord. Par ailleurs, les stupéfiants sont fréquemment associés à l'alcool.

*Nota: pour la période 2012 – 2016, 85 accidents se sont produits causés principalement par l'absorption de stupéfiants (non associé à l'alcool). Ces accidents ont occasionné le décès de 28 personnes en 5 ans. Dans les accidents mortels, les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants sont près de 1 fois sur 2 également alcoolisés.*

**Analyse statistique**

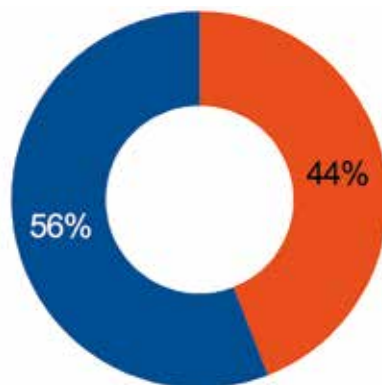
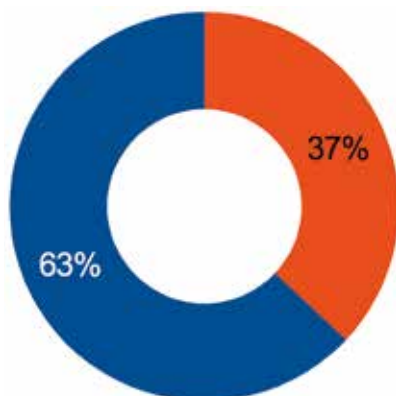
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

## B.2.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

### a. selon la catégorie de jour

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LE TYPE DE JOUR - NORD

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LE TYPE DE JOUR - MÉTROPOLIS



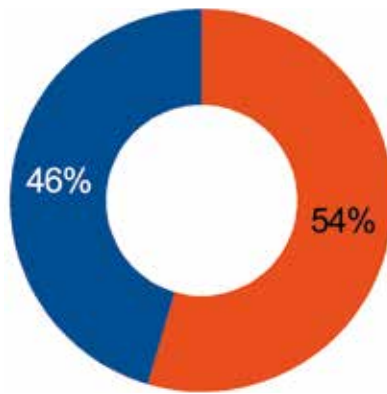
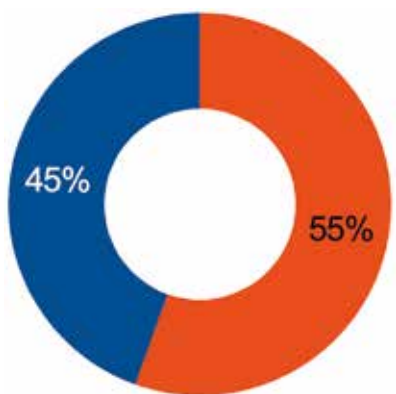
■ semaine  
■ Week-end

La part d'accidents avec drogue se produisant en semaine dans le Nord est plus élevée avec une différence de 7 points par rapport aux départements Métropolises.

### b. selon la luminosité

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LA LUMINOSITÉ - NORD

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LA LUMINOSITÉ - MÉTROPOLIS

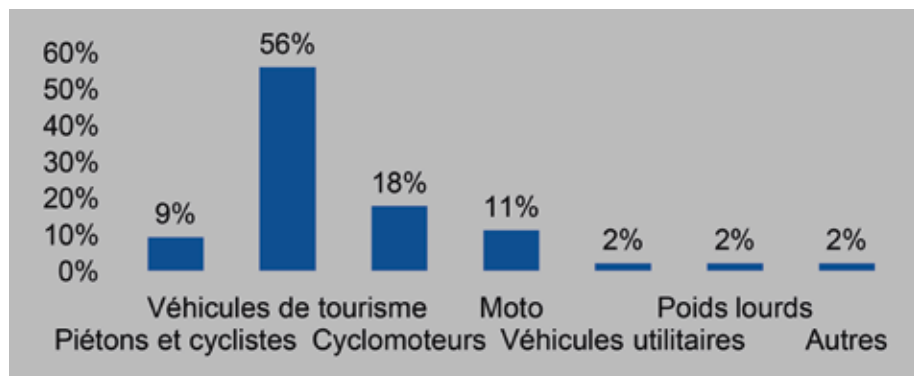


■ Jour ■ Nuit

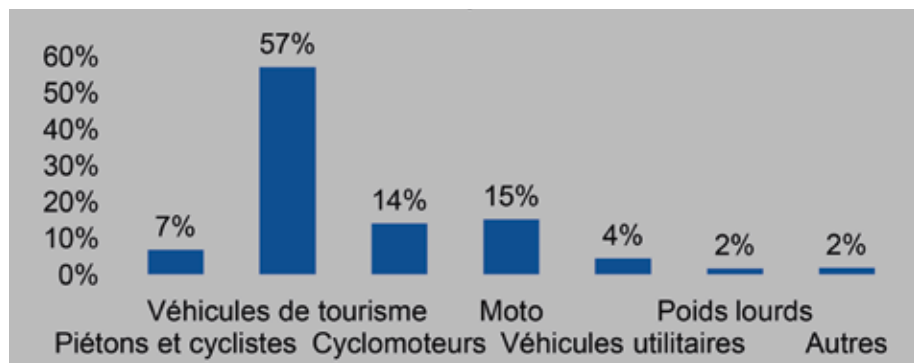
La majorité des accidents se produisent de nuit. Les proportions sont semblables entre le Nord et les départements Métropolises.

### c. selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR POSITIF - NORD



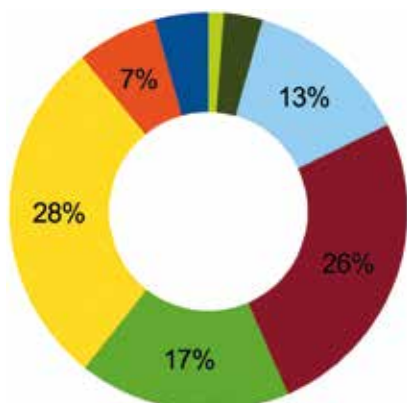
RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR POSITIF - MÉTROPOLES



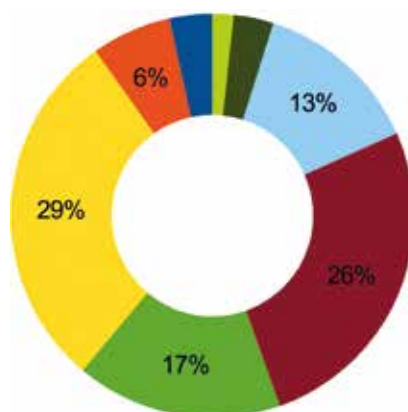
Les accidents avec drogue sont près de 6 fois sur 10 des accidents impliquant des automobilistes, que cela soit dans le Nord ou dans les départements Métropoles.

### d. l'âge des usagers impliqués

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC DROGUE - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC DROGUE - MÉTROPOLES



- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

Il n'est pas observé de différences notables entre la répartition selon l'âge des accidents avec stupéfiants dans le Nord et dans les départements Métropoles.

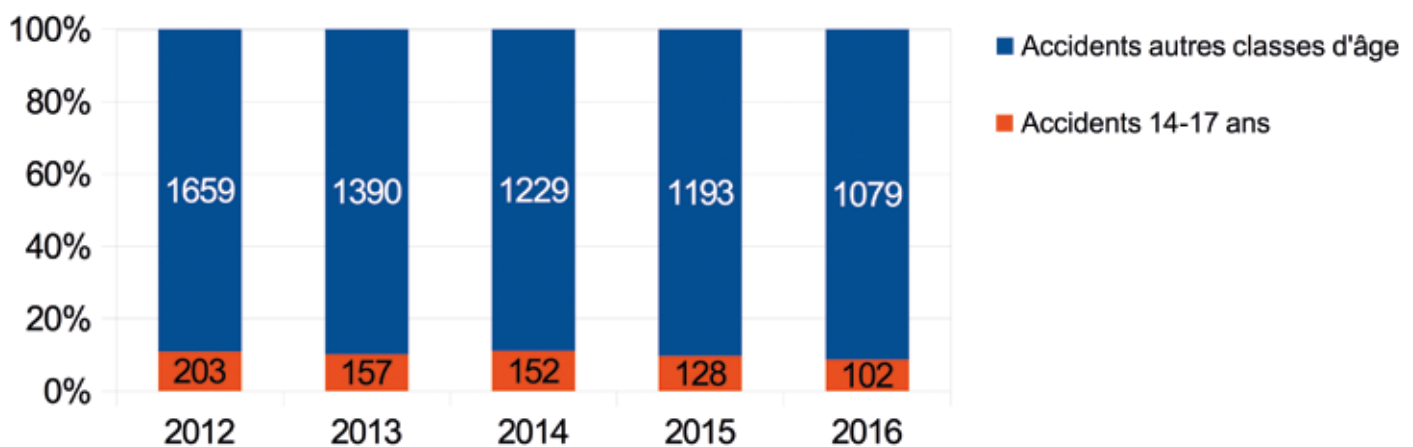
# C. LES JEUNES, DIVISÉS EN 3 CLASSES D'ÂGE (14-17 ANS, 18-24 ANS, 25-29 ANS)

## C.1 LES ADOLESCENTS ÂGÉS DE 14 À 17 ANS

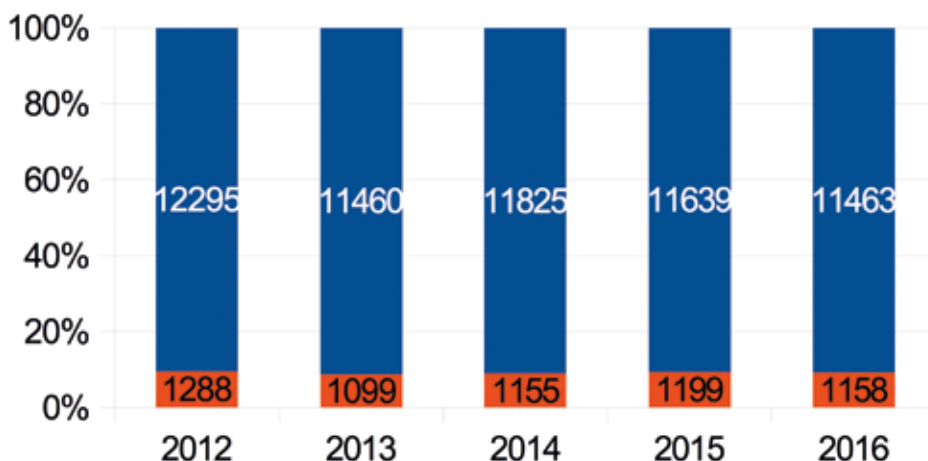
En 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,7% des personnes tuées et 6,5% des victimes des accidents.

### C.1.1 L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »

#### Part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département Nord



#### Part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est un peu plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 14-17 ans  
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016  
et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 14-17 ans
Accidents corporels	Nord	742	7 292	10,2%
	Métropoles	5 899	64 581	9,1%
	France 2016	5 467	58 191	9,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués 14-17 ans
Tués	Nord	21	444	4,7%
	Métropoles	133	3 335	4%
	France 2016	109	3 384	3,2%

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est plus élevé que dans les départements Métropoles. Cette différence est statistiquement très significative.

Comparé aux départements-Métropoles, l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans » est un enjeu relatif de sécurité routière dans le département du Nord par rapport au nombre d'accidents les impliquant.

**Analyse statistique**

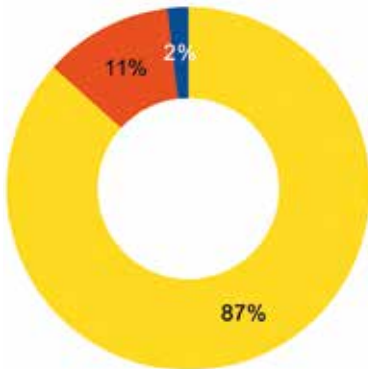
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)



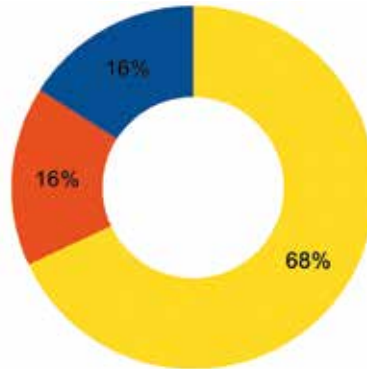
## C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 14-17 ANS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 14-17 ANS DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

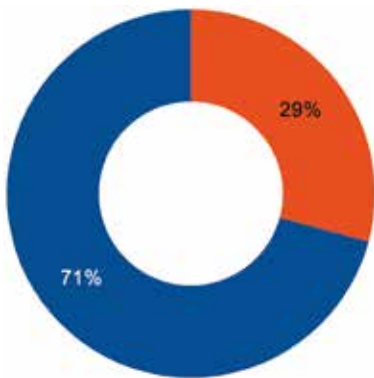


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

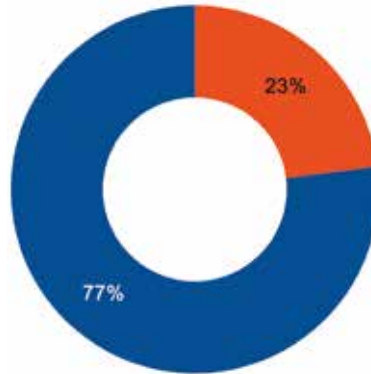
Par rapport aux départements Métropoles, les 14-17 ans connaissent une accidentalité plus urbaine. La part autoroutière est bien plus élevée dans les départements Métropoles.

### b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS

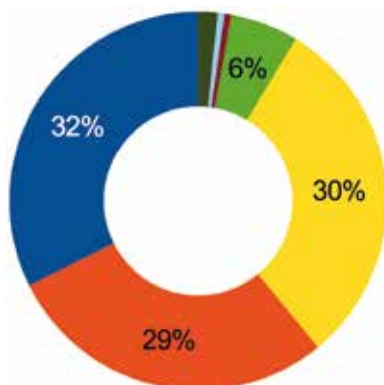


■ masculin ■ féminin

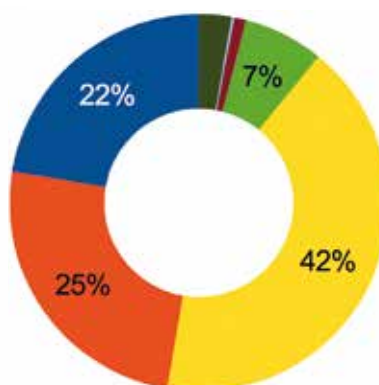
Les hommes sont largement majoritaires quelque soit les départements considérés. Les usagers femmes du Nord sont plus impliqués, dans 29% des accidents corporels contre 23% dans les départements Métropoles.

### c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres  
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires  
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

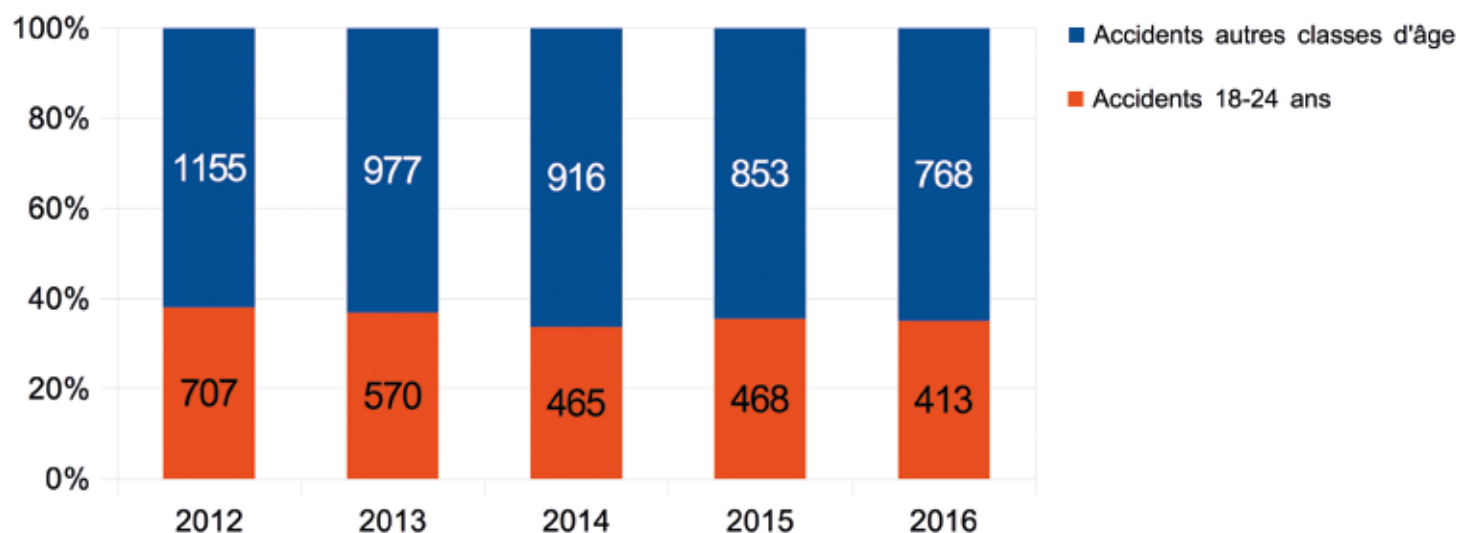
Dans le Nord, la part d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste, avec au moins un usager âgé entre 14 et 17 ans, est supérieure de 10 points (32%) à celle observée dans les départements Métropoles (22%).

## C.2 LES JEUNES ÂGÉS DE 18 À 24 ANS

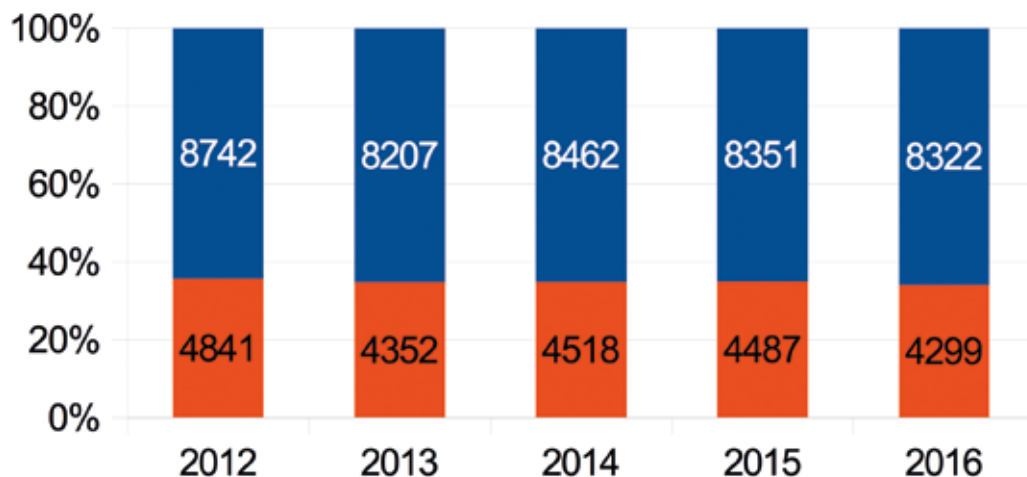
En 2016, les 18-24 ans représentent 23,4% des personnes tuées et 21,3% des victimes des accidents.

### C.2.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 18 à 24 ans

#### Part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département du Nord



#### Part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, les parts d'accidents impliquant au moins un usager âgé entre 18 et 24 ans dans le département du Nord sont quasiment identiques à celles des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 18-24 ans  
du département du Nord et des départements Métropoles 2012-2016  
et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 18-24 ans
Accidents corporels	Nord	2 623	7 292	36%
	Métropoles	22 497	64 581	34,8%
	France 2016	21 711	58 191	37,3%

Période 2012-2016		Nombre de tués 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués 18-24 ans
Tués	Nord	101	444	22,7%
	Métropoles	669	3 335	20,1%
	France 2016	596	3 384	17,6%

Les 18-24 ans sont impliqués dans 36% des accidents corporels et représentent 23% des tués. Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant une personne âgée de 18 à 24 ans est plus élevé que la référence départements Métropoles. Cette différence est statistiquement significative.

L'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans » est un enjeu relatif et absolu de sécurité routière dans le département du Nord.

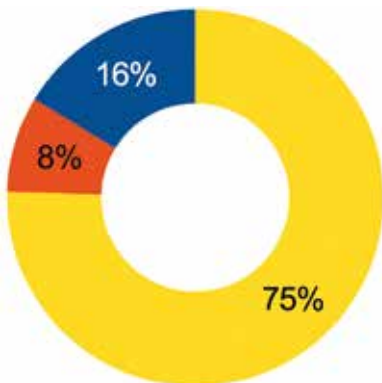
**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		oui (TS+)

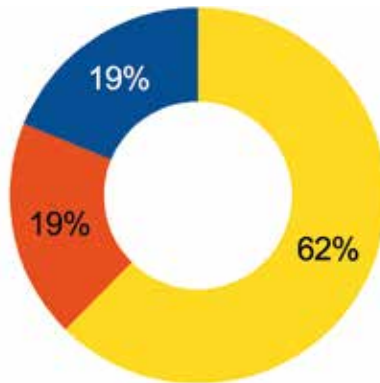
## C.2.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans

### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 18-24 ANS  
DÉPARTEMENTS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 18-24 ANS  
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

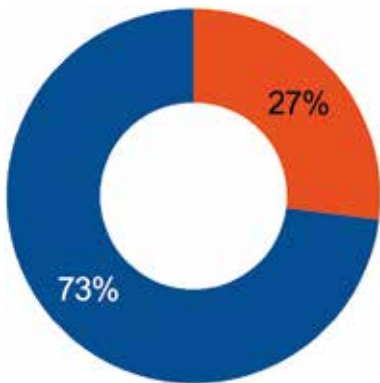


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

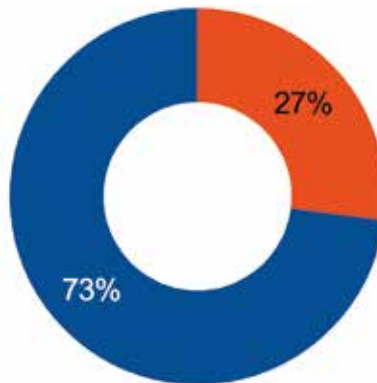
L'accidentalité des 18-24 ans est nettement plus urbaine dans le département du Nord.

### b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS  
ENTRE 18-24 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS  
ENTRE 18-24 ANS - MÉTROPOLIS

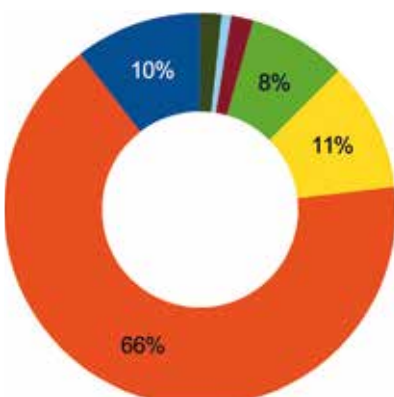


■ masculin ■ féminin

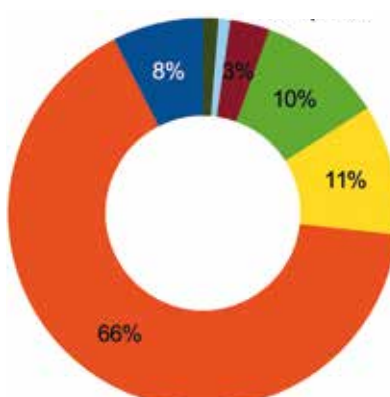
Les hommes sont impliqués dans 3 accidents sur 4. Les proportions hommes-femmes sont semblables quelques soient les départements.

### c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS  
ENTRE 18-24 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS  
ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres  
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires  
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

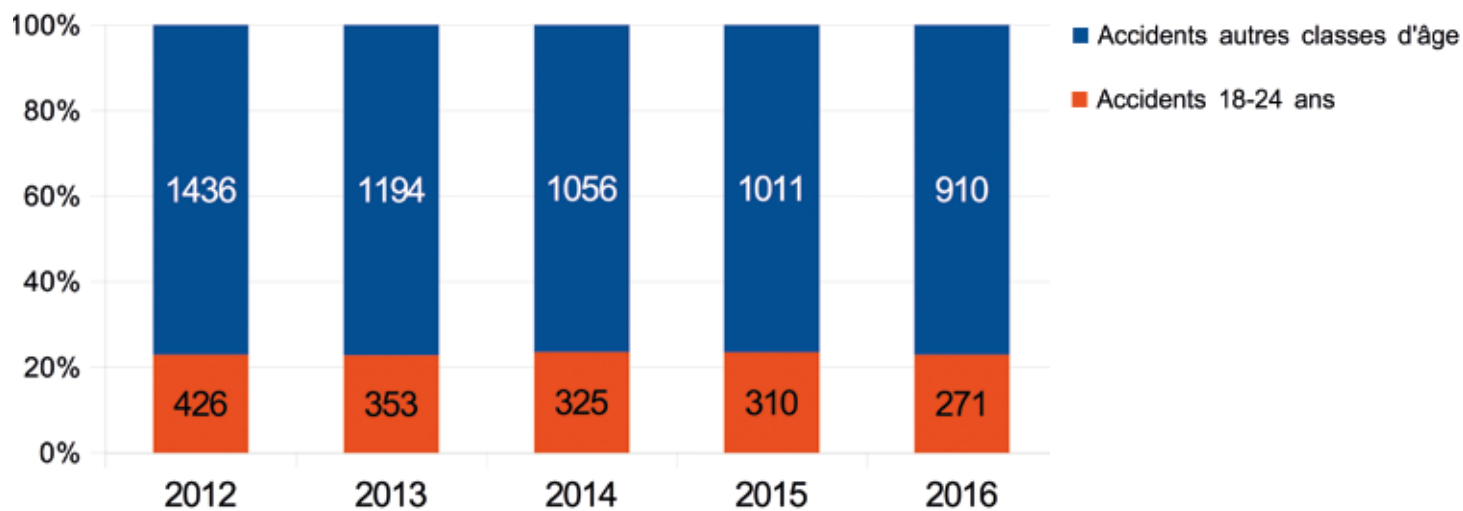
Seuls les piétons et les cyclistes représentent une part légèrement plus importante dans le département du Nord que dans les départements-Métropoles. Le Nord compte également 8% de jeunes motocyclistes contre 10% dans les autres départements.

### C.3 LES JEUNES ÂGÉS DE 25 À 29 ANS

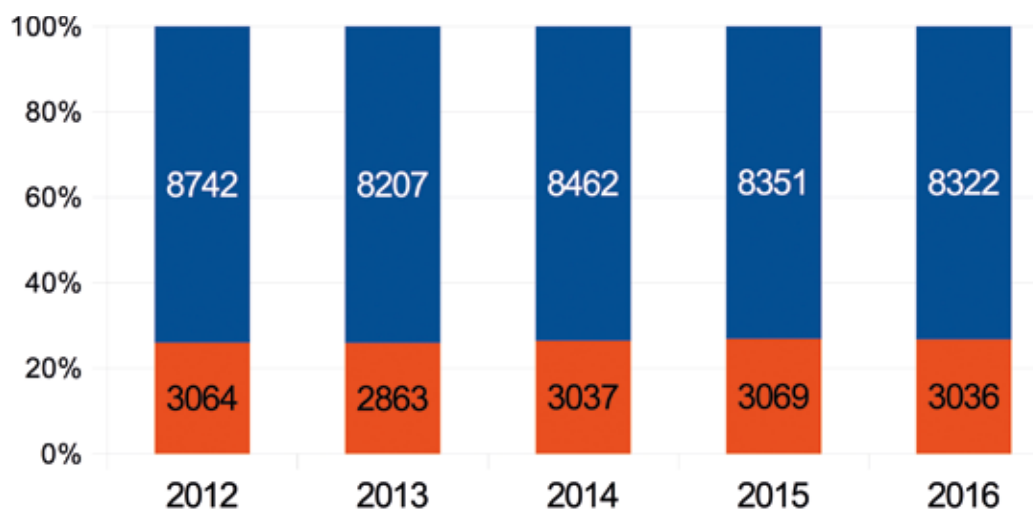
En 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 12,1% des personnes tuées et 11,0% des victimes des accidents.

#### C.3.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 25 à 29 ans

##### Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département Nord



##### Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus faible dans le département du Nord, par rapport à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 25-29 ans  
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016  
et de la France 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 25-29 ans
Accidents corporels	Nord	1 685	7 292	23,1%
	Métropoles	15 069	64 581	23,3%
	France 2016	14 531	58 191	25%

Période 2012-2016		Nombre de tués 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués 25-29 ans
Tués	Nord	40	444	9%
	Métropoles	348	3 335	10,4%
	France 2016	301	3 384	8,9%

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant une personne âgée de 25 à 29 ans est un peu plus basse que la référence départements Métropoles. Cette tranche d'âge est tout de même impliquée dans plus de 20% des accidents du département et constitue un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Nord.

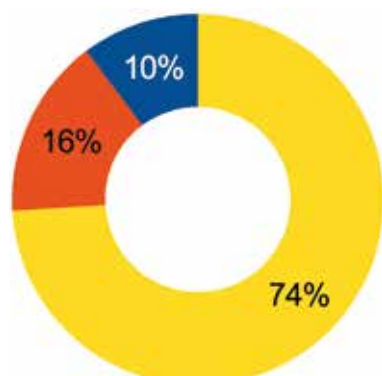
**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

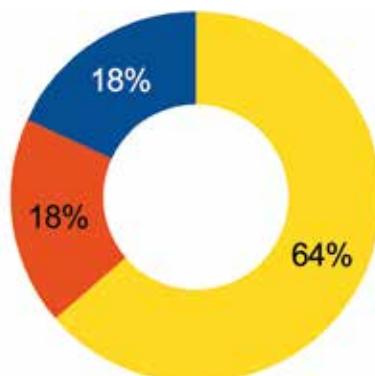
### C.3.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

#### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 25-29 ANS  
DÉPARTEMENTS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 25-29 ANS  
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

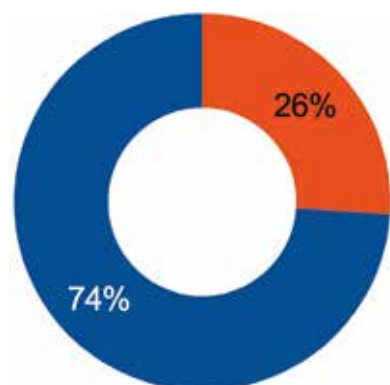


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

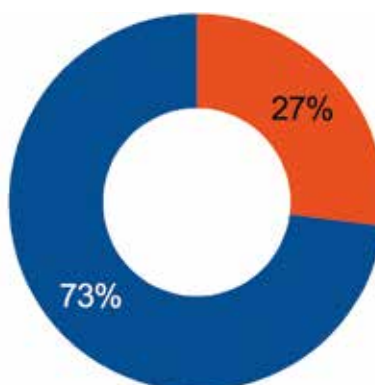
Il est observé une accidentalité beaucoup plus urbaine dans le département du Nord, avec 3 accidents sur 4 en agglomération contre 2 sur 3 dans les départements Métropoles.

#### b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS  
ENTRE 25-29 ANS - NORD



répartition des impliqués âgés  
entre 25-29 ans - métropoles

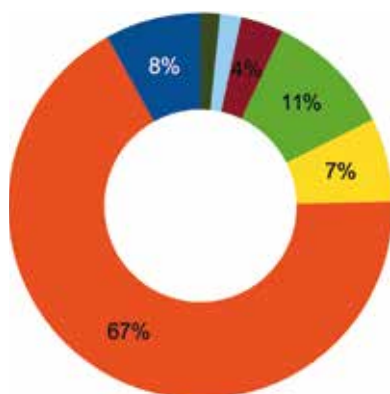


■ masculin ■ féminin

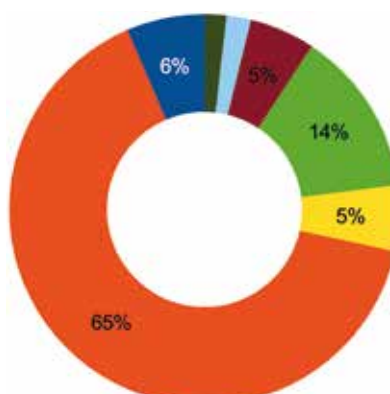
La répartition homme-femme est semblable quelque soit les départements. Les hommes sont majoritairement impliqués (3/4 des accidents).

#### c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS  
ÂGÉS ENTRE 25-29 ANS - NORD



répartition des impliqués âgés  
entre 25-29 ans - métropoles



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres  
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires  
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

A l'exception des motocyclistes, la répartition selon le mode de déplacement est similaire dans le Nord et les départements Métropoles. 2/3 des 25-29 ans accidentés sont des automobilistes.

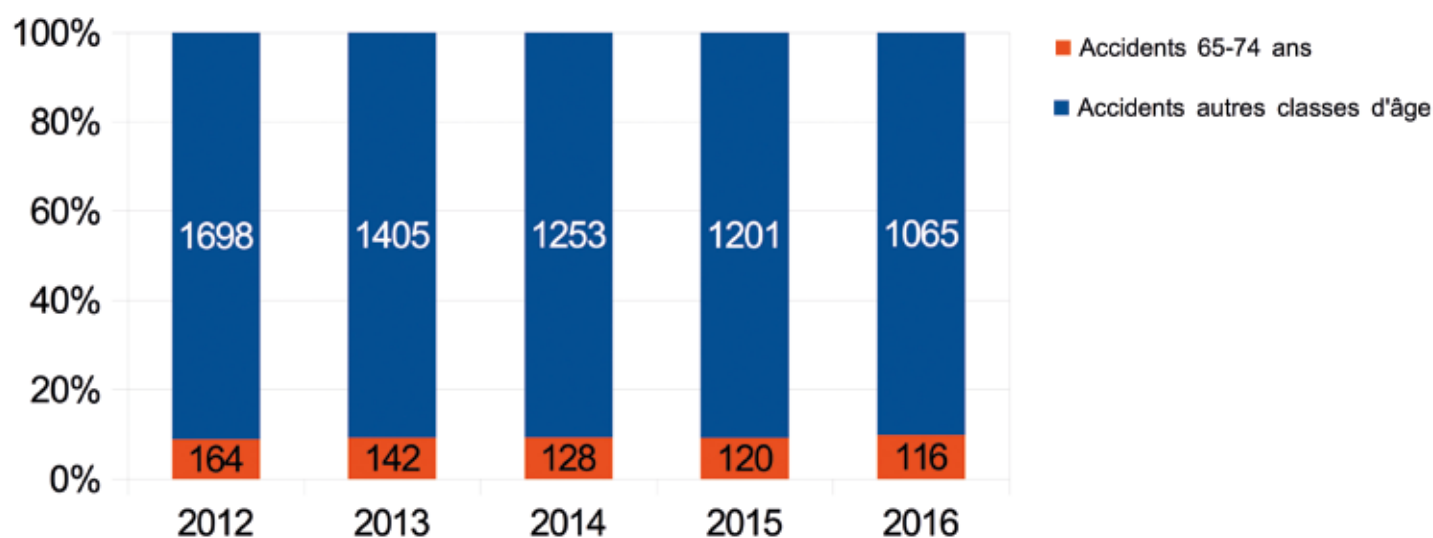
# D. LES SENIORS, DIVISÉS EN DEUX CLASSES D'ÂGES (65-74 ANS ET 75 ANS ET PLUS)

## D.1 LES SENIORS ÂGÉS DE 65 À 74 ANS

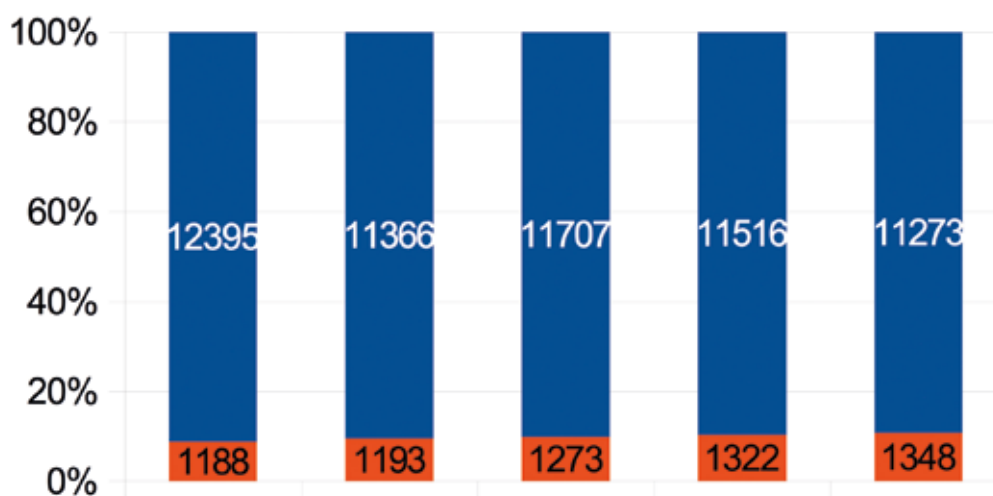
En 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 3,7% des personnes tuées et 5,1% des victimes des accidents.

### D.1.1 L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

#### Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels du département du Nord



#### Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est similaire dans le département du Nord, à celle des départements Métropoles.



**Tableau comparatif des accidents impliquant un 65-74 ans  
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016  
et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 75 ans et +
Accidents corporels	Nord	547	7292	7,5%
	Métropoles	5202	64581	8,1%
	France 2016	5893	58191	10,1%

Période 2012-2016		Nombre de tués 75 ans et +	Nombre total de tués	% de tués 75 ans et +
Tués	Nord	54	444	12,2%
	Métropoles	443	3335	13,3%
	France 2016	566	3384	16,7%

Par rapport aux références Métropoles et France, l'enjeu est faible.

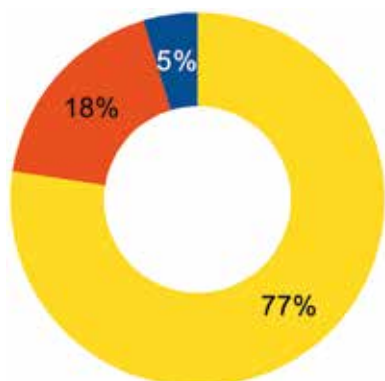
**Analyse statistique ensemble de seniors**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

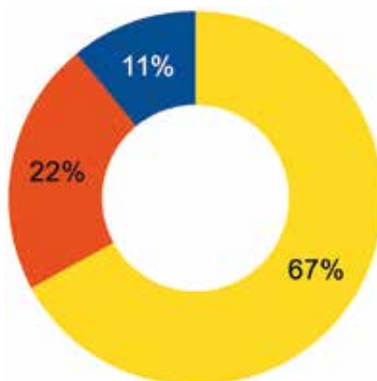
## D.1.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 65-74 ANS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 65-74 ANS MÉTROPOLIS

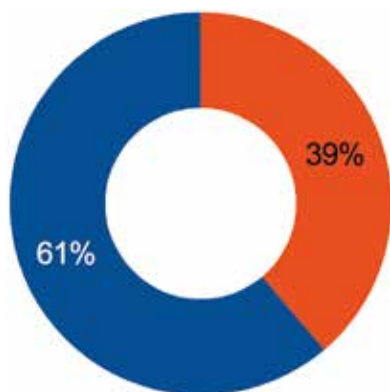


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

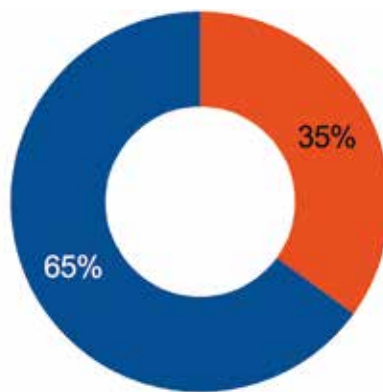
Dans le Nord, l'accidentalité de cette tranche d'âge est plus urbaine avec près de 8 usagers sur 10 impliqués dans des accidents situés en agglomération.

### b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - MÉTROPOLIS

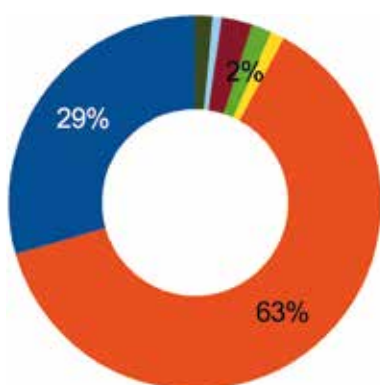


■ masculin ■ féminin

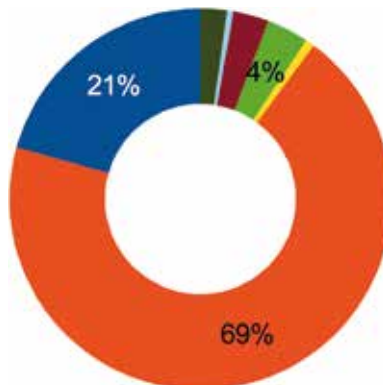
Dans le Nord, la part de femmes impliqués dans les accidents est supérieure de 4 points à celle des départements Métropoles.

### c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - MÉTROPOLIS



Les véhicules de tourisme sont les plus impliqués (7 fois sur 10). Une différence est observée sur la part de piétons et cyclistes supérieure dans le Nord de 8 points à celles des départements Métropoles.

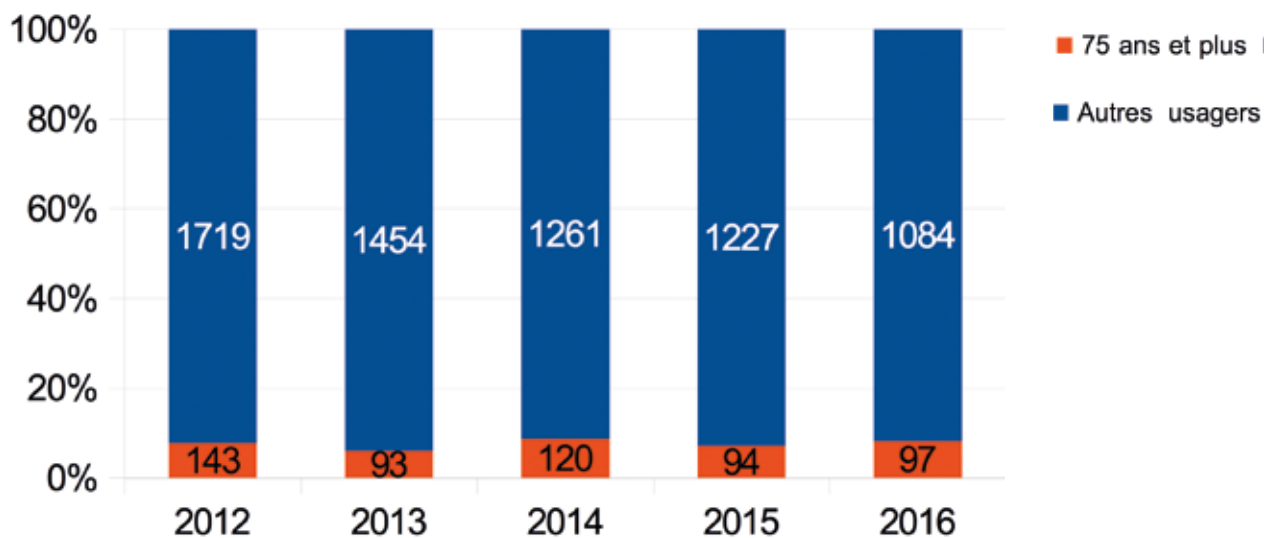
■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres  
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires  
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

## D.2 LES SENIORS ÂGÉS DE 75 ANS ET PLUS

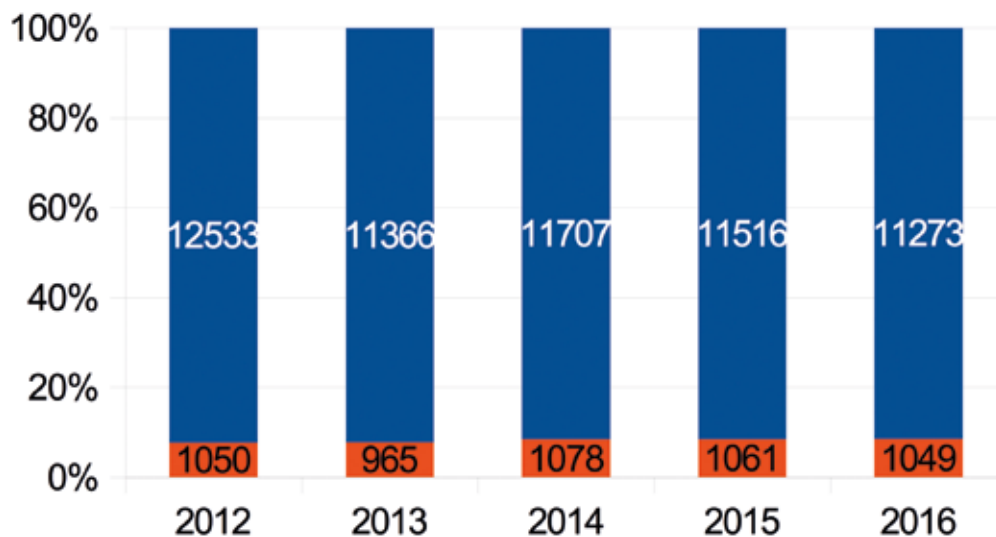
En 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,9% des personnes tuées et 5,1% des victimes des accidents.

### D.2.1 L'importance de l'enjeu seniors âgés de 75 ans et plus »

#### Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département du Nord



#### Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est similaire dans le département du Nord, à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 75 ans et plus du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 75 ans et +
Accidents corporels	Nord	547	7 292	7,5%
	Métropoles	5 202	64 581	8,1%
	France 2016	5 893	58 191	10,1%

Période 2012-2016		Nombre de tués 75 ans et +	Nombre total de tués	% de tués 75 ans et +
Tués	Nord	54	444	12,2%
	Métropoles	443	3 335	13,3%
	France 2016	566	3 384	16,7%

Par rapport aux références Métropoles et France, l'enjeu est faible sur la période 2012-2016.

**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

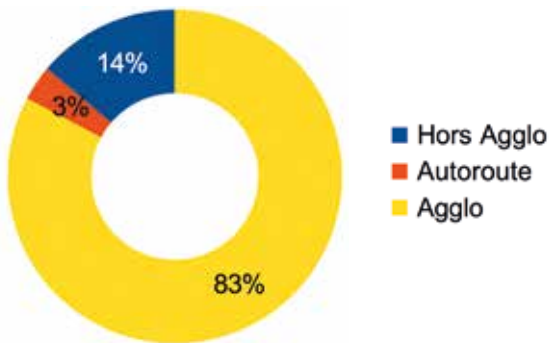
Le nombre de tués élevé en 2016 avec plus de 15 décès préfigure un futur enjeu absolu par rapport au vieillissement global de la population du département.

Sur l'ensemble des seniors de plus de 65 ans, l'accidentalité proche des 20% d'accidents et la mortalité déjà supérieure à 15 tués par an constitue, en soi, un enjeu absolu de sécurité routière.

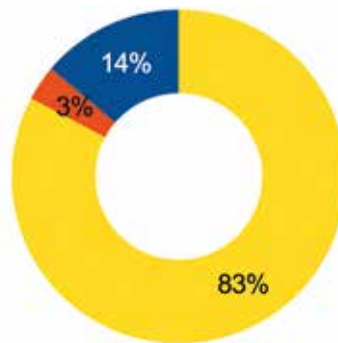
## D.2.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

### a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS AVEC UN 75 ANS ET PLUS - NORD



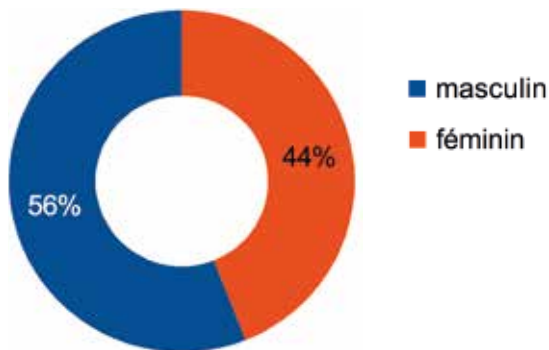
ACCIDENTS AVEC UN 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS



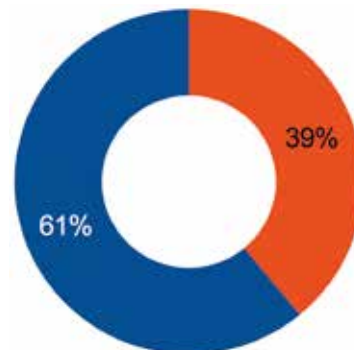
L'accidentalité urbaine est plus importante dans le Nord avec plus de 8 accidents de 75 ans et plus situés en agglomération (part d'accidents supérieure de 10 points à celle des départements Métropolises).

### b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - NORD



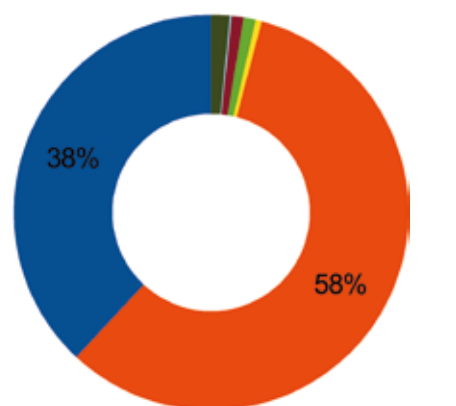
RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS



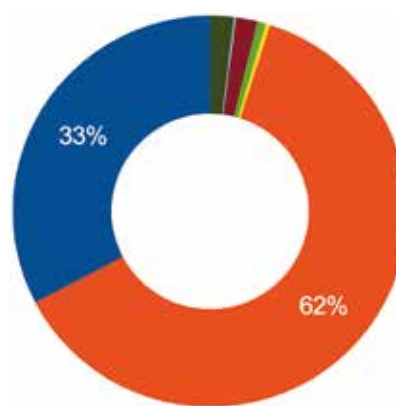
Selon le genre, la part féminine est plus importante dans le département du Nord de 5 points.

### c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS



Les voitures de tourisme sont majoritaires. La part piéton/cycliste est plus importante dans le département du Nord.

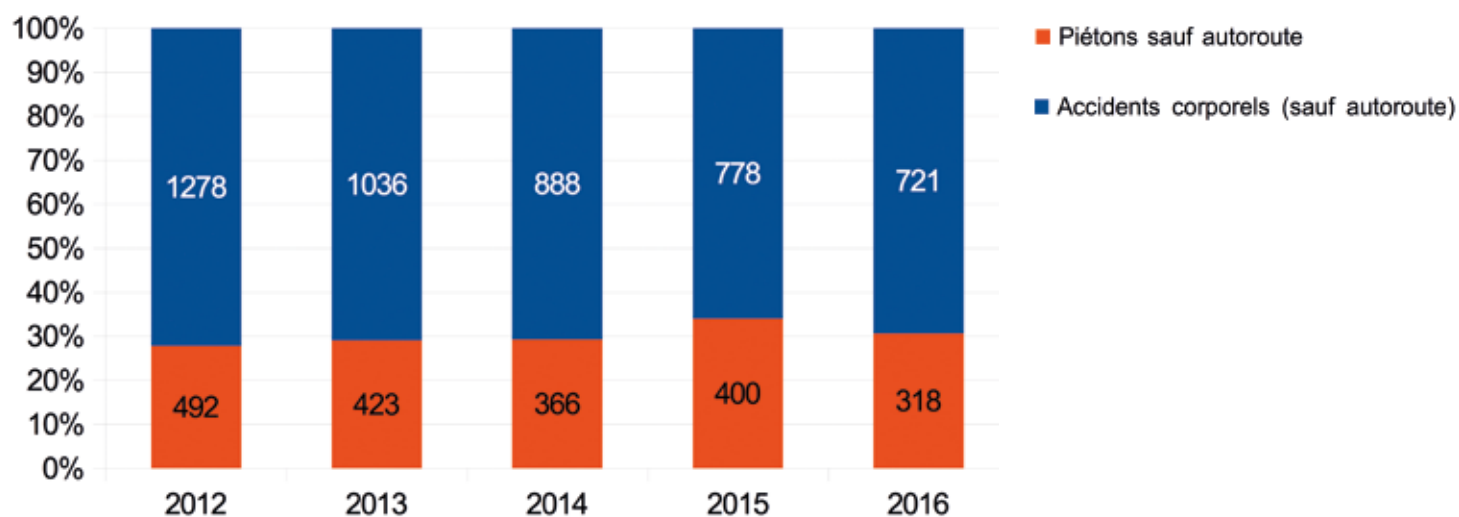
- Piétons et cyclistes
- Véhicules de tourisme
- Cyclomoteurs
- Moto
- Véhicules utilitaires
- Poids lourds
- Autres

# E. LE PARTAGE DE LA VOIRIE (URBAIN / INTERURBAIN)<sup>1</sup>

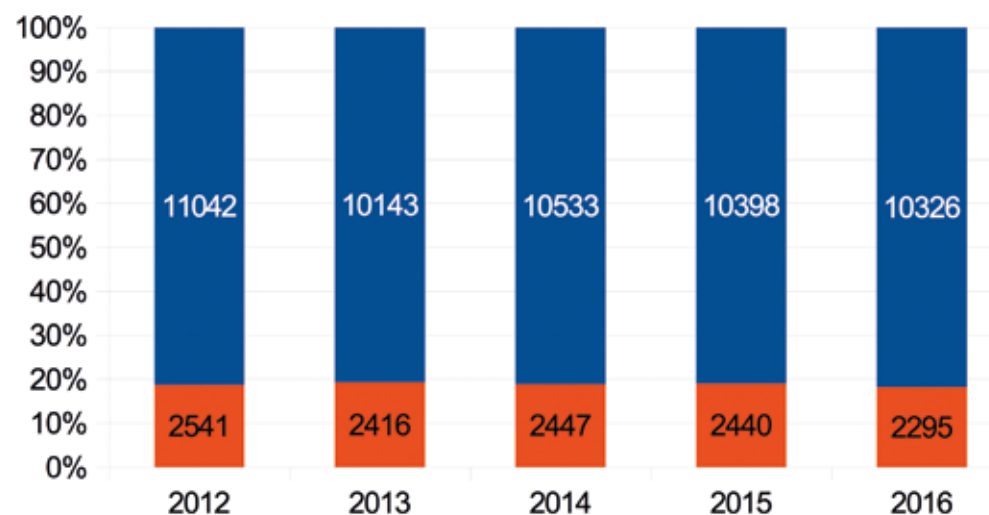
## E.1 LES PIÉTONS

### E.1.1 L'importance de l'enjeu piétons

Part des accidents de piétons par rapport aux accidents corporels  
du département du Nord



Part des accidents de piétons par rapport aux accidents corporels  
dans les départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est nettement plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents de piétons du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton (hors autoroute)	Nombre total d'accidents (hors autoroute)	% d'accidents piéton
Accidents corporels	Nord	1999	6700	29,8%
	Métropoles	12139	52442	23,1%
	France 2016	10696	51777	20,7%

Période 2012-2016		Nombre de tués piétons (hors autoroute)	Nombre total de tués (hors autoroute)	% de tués piétons
Tués	Nord	85	386	22%
	Métropoles	473	2973	15,9%
	France 2016	458	3207	14,3%

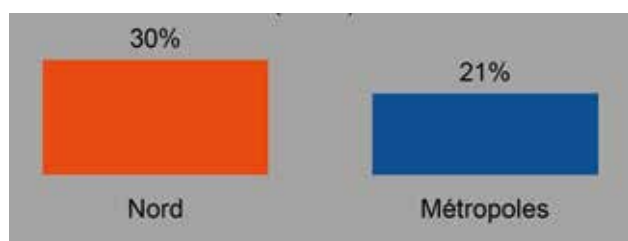
Les piétons constituent statistiquement un enjeu absolu et relatif aussi bien en terme d'accidentalité que de mortalité.

**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		oui (TS+)
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

**Les accidents de piétons (sauf autoroute)**

**PART D'ACCIDENTS PIÉTONS (SAUF AUTOROUTES)**



La part d'accidents de piéton (urbain/interurbain) est supérieure de près de 10 points à celles des départements similaires.

**PART DE PIÉTONS TUÉS (SAUF AUTOROUTES)**

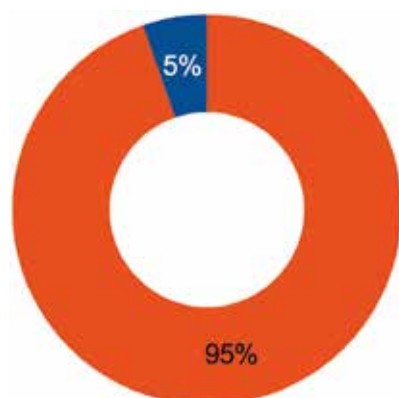


Les piétons représentent 22% des tués dans le département contre 16% dans les départements Métropoles.

## E.1.2 Le panorama des accidents de piétons

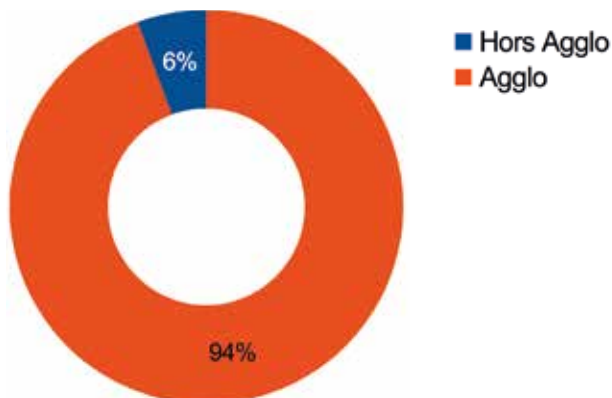
### a. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS  
(SAUF AUTOROUTE) - NORD



Plus de 9 accidents de piétons sur 10 se produisent en agglomération.

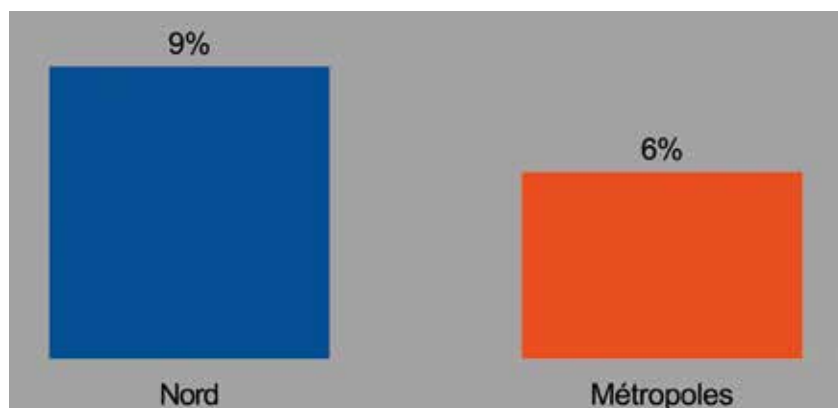
RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS  
(SAUF AUTOROUTE) - MÉTROPOLIS



L'observation montre une situation identique dans les départements Métropolises.

#### a.1.1 Hors agglomération (sauf autoroute)

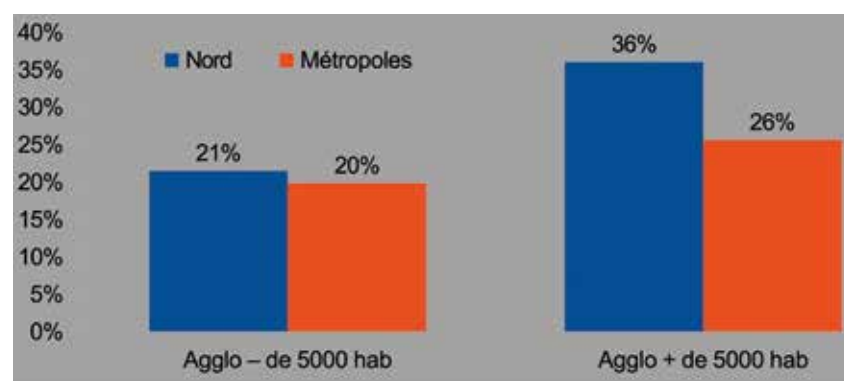
##### Part d'accidents de piétons hors agglo (sauf autoroutes)



La part d'accidents de piétons hors agglomération est de 9% soit de 3 points supérieurs aux départements Métropolises. Mais seuls 106 accidents de piétons hors agglomération (sauf autoroute) se sont produits entre 2012 et 2016, soit une moyenne de 20 accidents par an. Ce nombre est trop faible pour une comparaison statistique, et confirme la primauté du milieu agglomération.

#### a.1.2 En agglomération

##### Part des accidents piétons

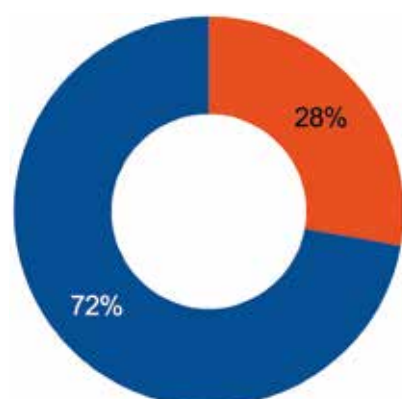


L'accidentalité piétonne est essentiellement urbaine avec 1892 sinistres sur 5501 accidents en agglomération, soit 1/3 des accidents en agglomération. La proportion d'accidents de piétons augmente avec la taille de l'agglomération. 36% des accidents dans les agglomérations de plus de 5000 hab sont des accidents impliquant au moins un piéton contre 26% dans les départements Métropolises.

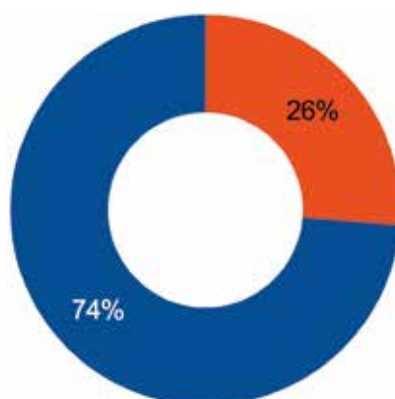


## b. selon la luminosité en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LA LUMINOSITÉ - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LA LUMINOSITÉ - MÉTROPOLIS

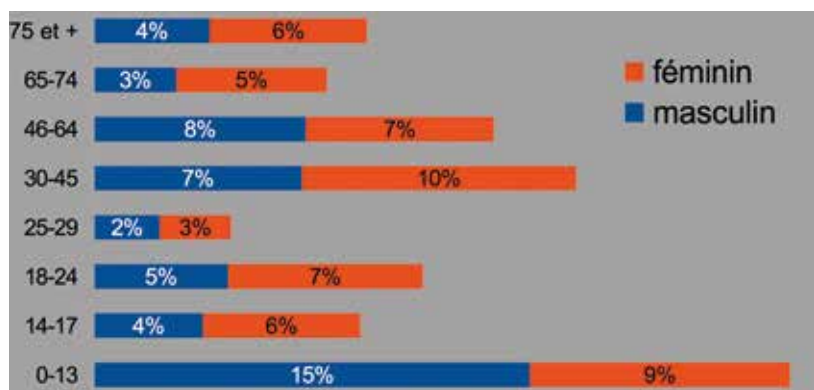


■ Jour  
■ Nuit

Près de 3 fois sur 4 les accidents de piétons en agglomération se produisent de jour. La configuration est très proche entre Nord et départements Métropoles.

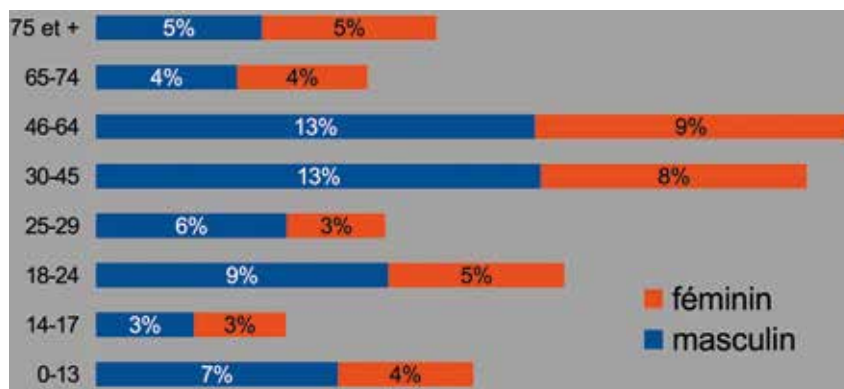
## c. selon l'âge et le sexe en agglomération

### Répartition des accidents de piétons- Nord



Les garçons sont 2 fois plus impliqués que les filles, pour la tranche 0-13 ans. Les femmes piétons sont légèrement majoritaires sur les autres tranches d'âge avec une accentuation pour les plus de 75 ans.

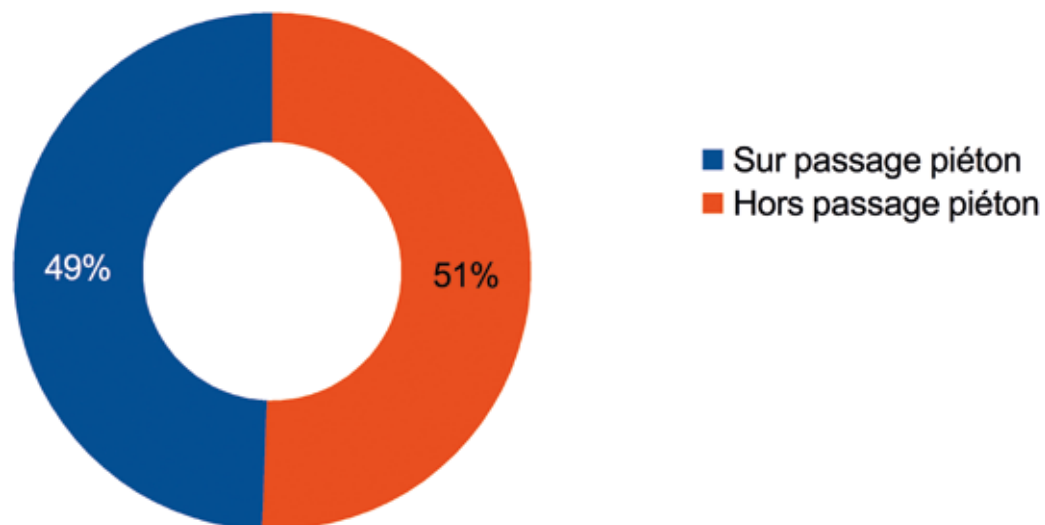
### Répartition des accidents de piétons - Métropoles



Les piétons accidentés sont plus âgés dans les départements Métropoles. 22 % des accidents concernent des piétons âgés entre 46 et 64 ans contre 15% dans le Nord. La structure démographique de la population en est certainement le motif principal.

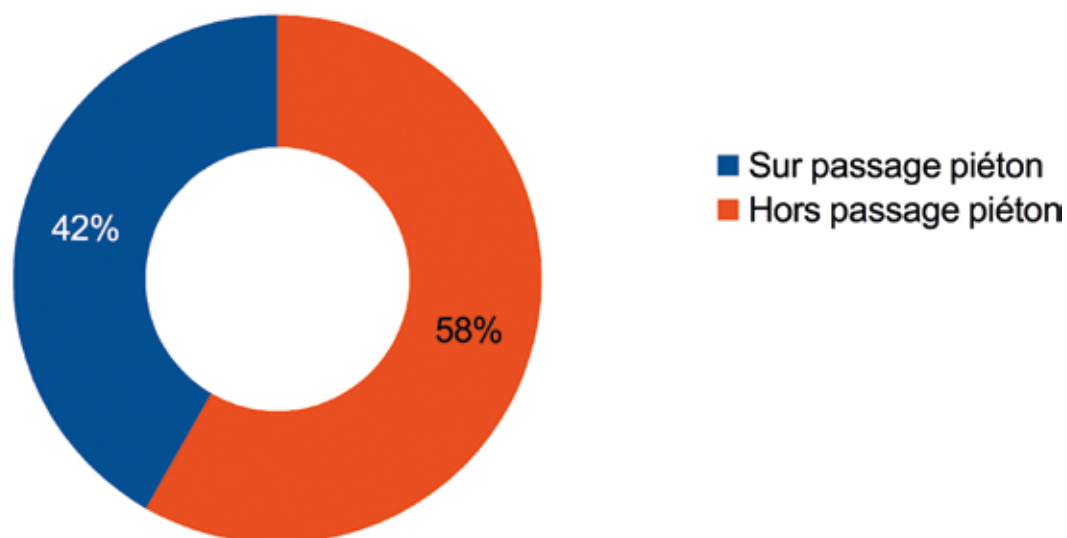
#### d. selon l'utilisation du passage piéton en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS  
(SAUF AUTOROUTE) - NORD



1 accident de piéton sur 2 se produit lorsqu'il traverse sur un passage piéton.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS  
(SAUF AUTOROUTE) - MÉTROPOLIS

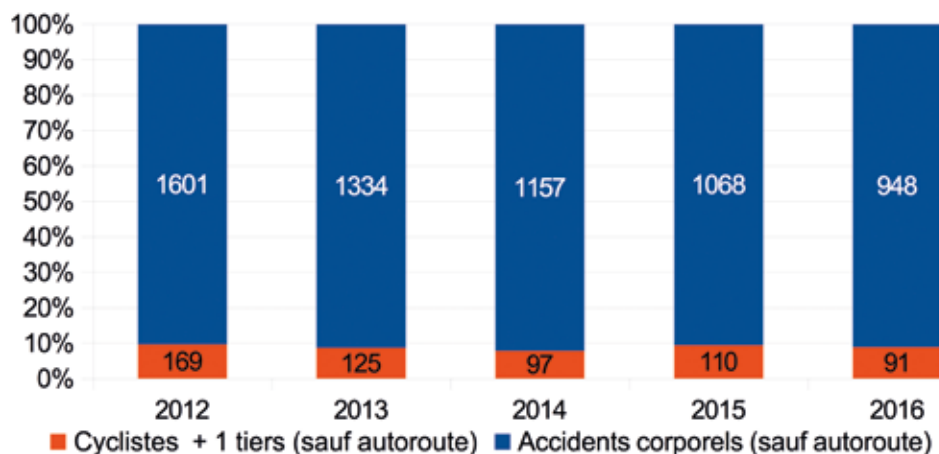


La part d'accidents sur un passage piéton est proportionnellement plus importante dans le département du Nord que dans les départements Métropoles (49% contre 42%).

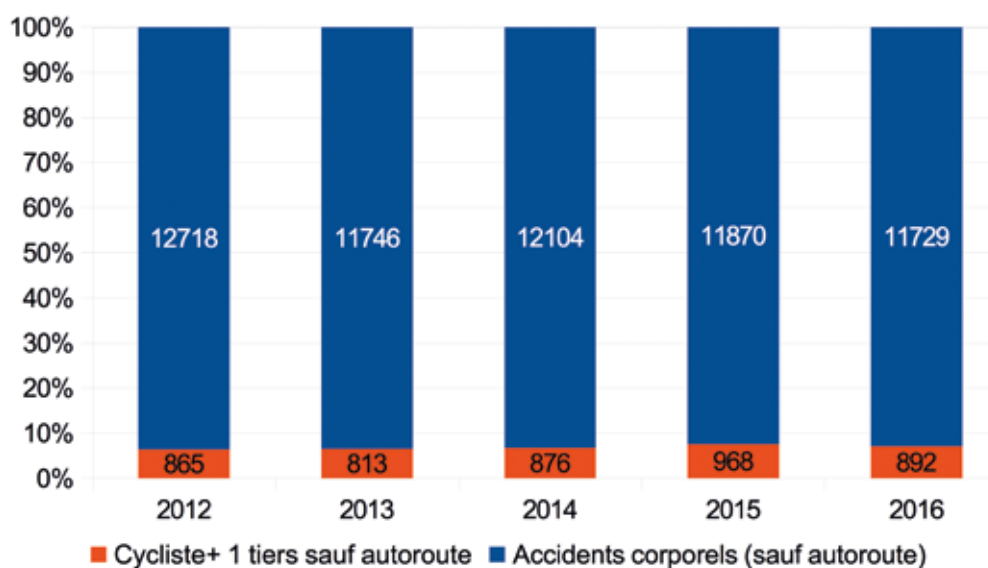
## E.2 LES CYCLISTES EN CONFLIT\* AGGLOMÉRATION ET HORS AGGLOMÉRATION (SAUF AUTOROUTE)

### E.2.1 L'importance de l'enjeu cycliste

#### Part des accidents de cyclistes par rapport aux accidents corporels du département Nord



#### Part des accidents de cyclistes par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est un peu plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

\* Nota : Faisant partie de l'enjeu « Partage de la voirie », les cyclistes accidentés seuls sans autre véhicule ni piéton ne sont pas comptabilisés.

**Tableau comparatif des accidents de cyclistes du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton (hors autoroute)	Nombre total d'accidents (hors autoroute)	% d'accidents piéton
Accidents corporels	Nord	592	6700	8,8%
	Métropoles	4190	57666	7,3%
	France 2016	3904	53655	7,3%

Période 2012-2016		Nombre de tués piétons (hors autoroute)	Nombre total de tués (hors autoroute)	% de tués piétons
Tués	Nord	27	386	7%
	Métropoles	143	2973	4,8%
	France 2016	148	3384	4,4%

Les cyclistes représentent statistiquement un enjeu relatif par rapport à la référence départements Métropoles.

**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)

**Les accidents de cyclistes en conflit (sauf autoroute)**

**PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (SAUF AUTOROUTES)**



Les cyclistes représentent 9% de l'accidentalité totale (sauf autoroute) du département, supérieure à celle observée dans les départements Métropoles.

**PART DE CYCLISTES TUÉS (ACCIDENTS AVEC UN TIERS)**

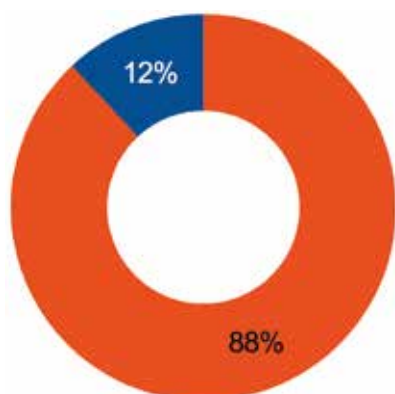


Les cyclistes représentent 7% des tués (sauf autoroute) dans le département, part supérieure de 2 points à celle observée dans les départements Métropoles.

## E.2.2 Le panorama des accidents de cyclistes impliquant un tiers

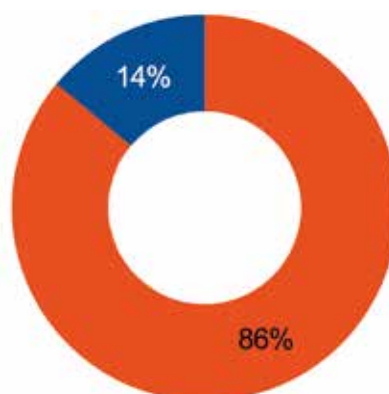
### a. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES  
(SAUF AUTOROUTES) - NORD



Près de 9 accidents de cyclistes sur 10 se produisent en agglomération.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES  
(SAUF AUTOROUTES) - MÉTROPOLES



La répartition est semblable dans les départements Métropoles.

■ Hors Agglo  
■ Agglo

#### a.1.1 Hors agglomération (sauf autoroute)

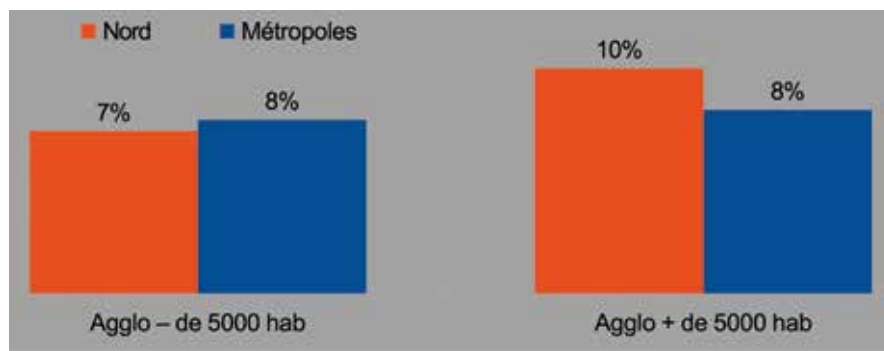
PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (HORS AGGLO - SAUF AUTOROUTES)



Les accidents de cyclistes constituent 6% des accidents hors agglomération. Seuls 71 accidents de cyclistes hors agglomération (sauf autoroute) se sont produits entre 2012 et 2016, soit une moyenne de 14 accidents par an. Ce nombre est trop faible pour une comparaison statistique. Il confirme la primauté du milieu agglomération.

#### a.1.2 En agglomération

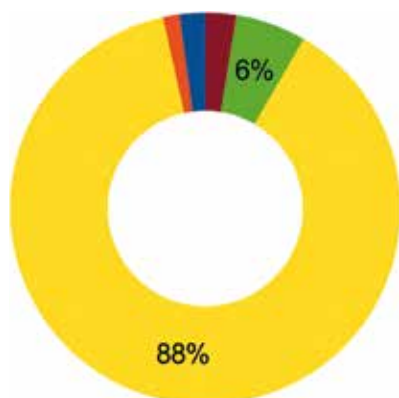
PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES EN AGGLOMÉRATION



Dans les agglomérations du Nord de plus de 5000 habitants, 10% des accidents sont des accidents de cyclistes contre 8% dans les départements Métropoles.

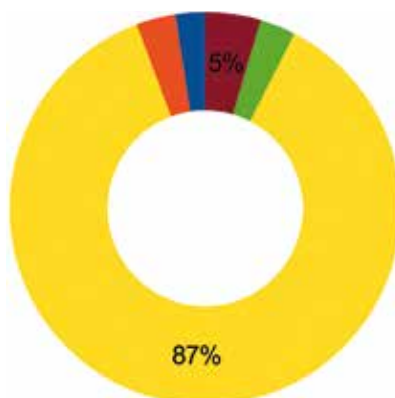
## b. selon le véhicule heurtant en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LE VÉHICULE IMPLIQUÉ - NORD



88% des accidents de cyclistes le sont en conflit avec un véhicule de tourisme.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS  
SELON LE VÉHICULE IMPLIQUÉ - MÉTROPOLES

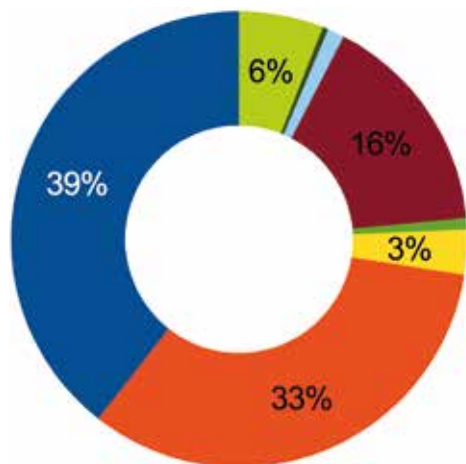


La même configuration est observée dans les départements Métropoles.

- Cyclo
- Moto
- VL
- PL
- Autres

## c. selon l'intersection en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'INTERSECTION - NORD

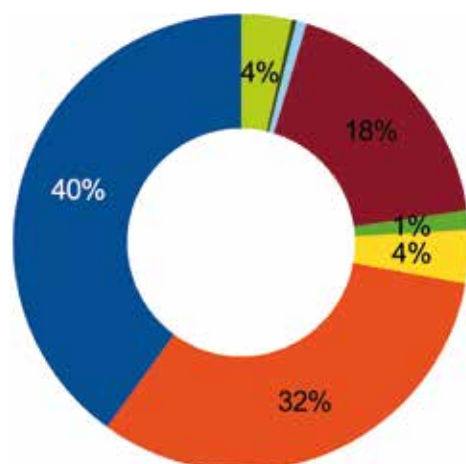


- en X
- en T
- en Y
- à plus de 4 branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

Nota: les accidents pris en compte se produisent aux abords des intersections. Il se peut que les véhicules impliqués soient sur la même voie sans entreprendre de changement de direction.

Les intersections plus traditionnelles en X ou en T sont les plus accidentogènes et concernent plus de 7 accidents de cyclistes sur 10. La part d'accidents de cyclistes dans les giratoires (16% des accidents) est non négligeable, surtout compte tenu du nombre restreint de giratoires par rapport au nombre d'intersections en X ou en T.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'INTERSECTION - MÉTROPOLES

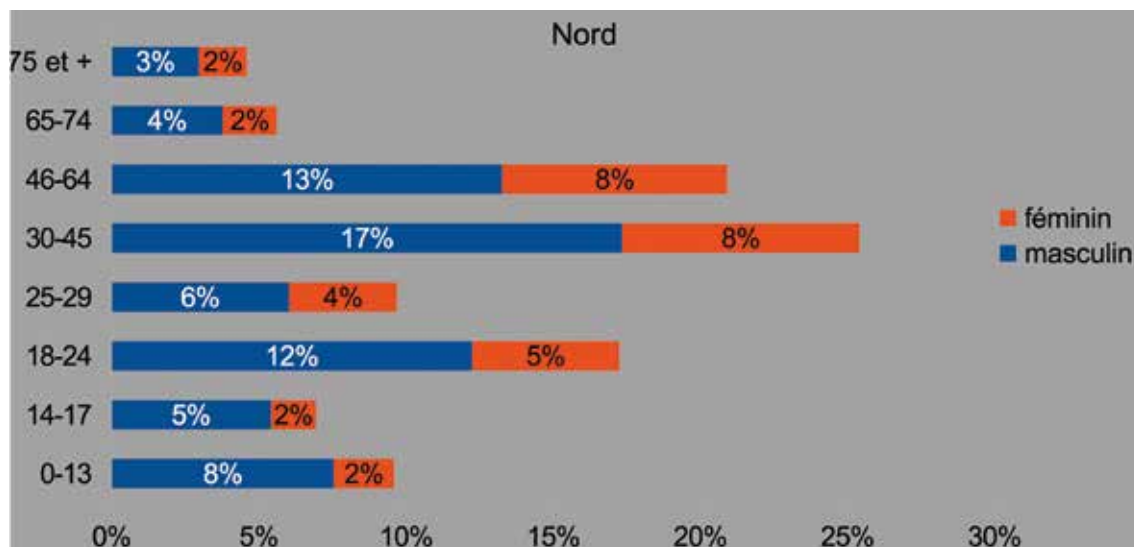


- en X
- en T
- en Y
- à plus de 4 branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

La configuration est quasi-identique dans les départements Métropoles. Le giratoire s'avère dangereux pour les cyclistes.

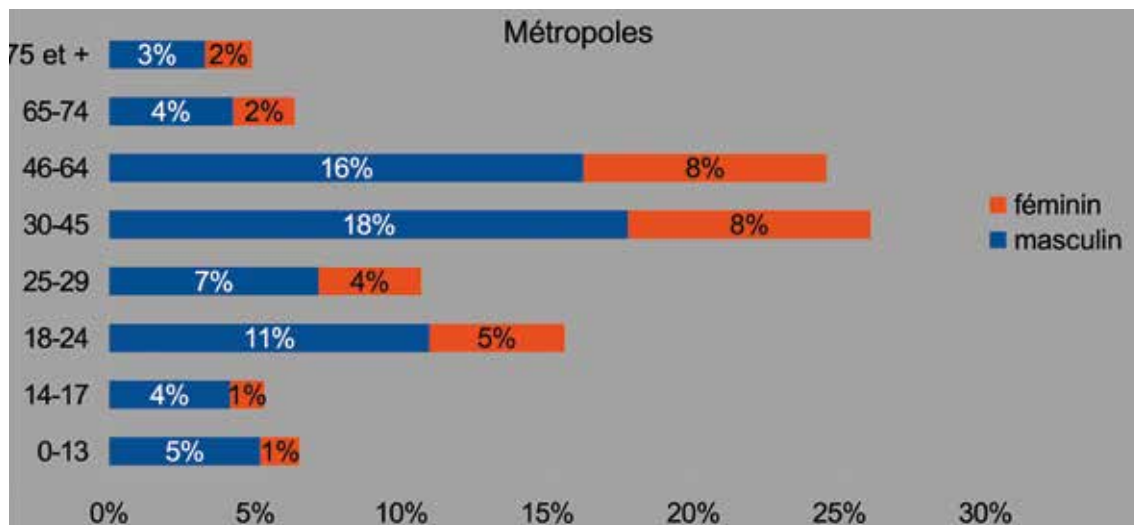
#### d. selon l'âge et le sexe en agglomération

##### RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES - NORD



La part des 30-45 ans est la plus importante. Ils sont présents dans 25 % de la totalité des accidents de cyclistes. Les accidentés sont majoritairement des hommes quelque soit l'âge.

##### RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES - MÉTROPOLIS

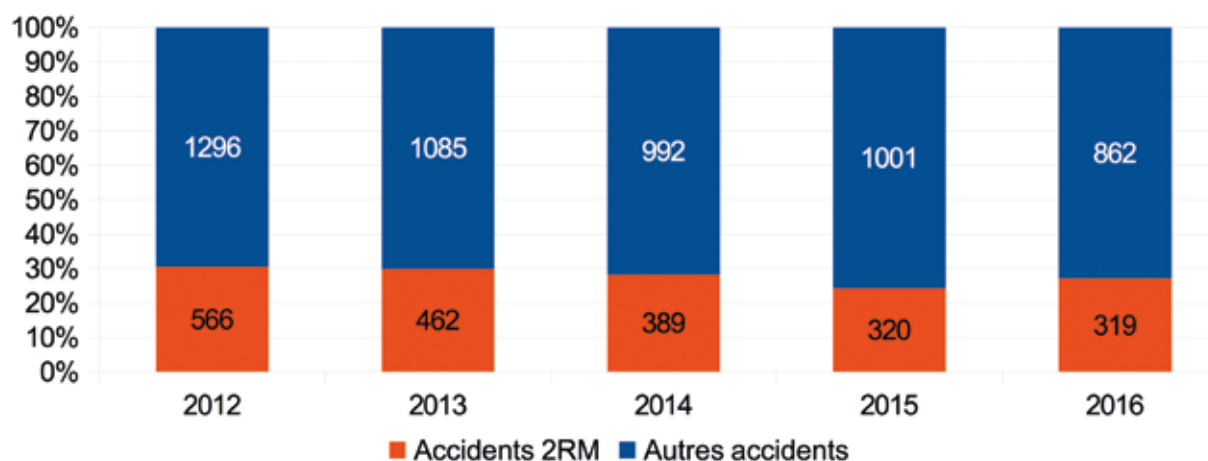


La configuration est similaire dans les départements Métropoles. Seuls les hommes âgés entre 46 et 64 ans sont proportionnellement plus nombreux. Ils sont présents dans 16% des accidents contre 13% dans le Nord.

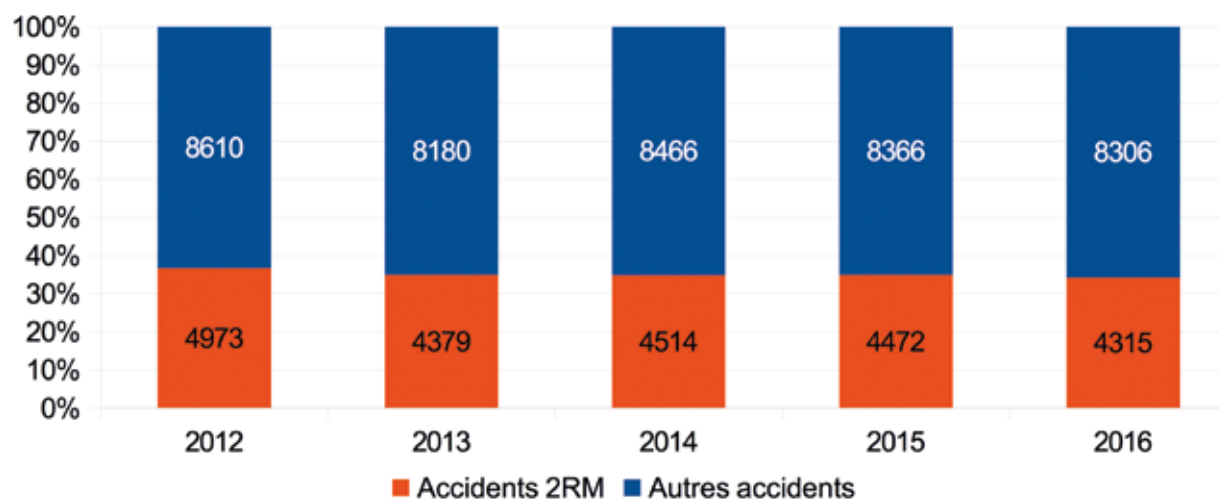
# F. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

## F.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS

### Part des accidents liés aux 2RM parmi les accidents corporels du département du Nord



### Part des accidents liés aux 2RM parmi les accidents corporels départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.



**Tableau comparatif des accidents de 2RM du département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents 2RM
Accidents corporels	Nord	2056	7292	28,2%
	Métropoles	22455	64581	34,8%
	France 2016	20162	58191	34,6%

Période 2012-2016		Nombre de tués usagers 2RM	Nombre total de tués	% de tués usagers 2RM
Tués	Nord	100	444	22,5%
	Métropoles	860	3335	25,8%
	France 2016	734	3384	21,7%

Les deux-roues motorisés représentent statistiquement un enjeu absolu par rapport à la référence départements Métropoles, aussi bien en terme d'accidentalité qu'en terme de mortalité.

#### Analyse statistique

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

## F.2 LE PANORAMA DE L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

### PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM



La part d'accidents impliquant un 2 RM est plus importante dans les départements Métropoles dépassant le tiers du total. Dans le Nord, elle est de 7 points inférieure à celle des départements Métropoles.

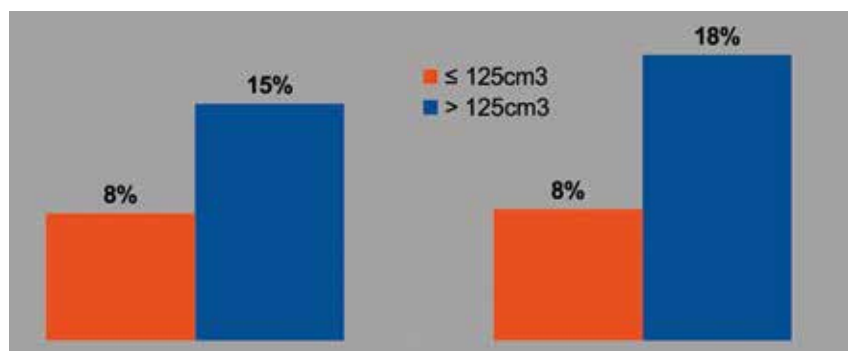
### PART D'USAGERS 2RM TUÉS



La part de tués est également inférieure mais avec un différentiel réduit. Toutefois, malgré une part réduite d'accidents, les conducteurs ou passagers de 2RM représentent près d'un tué sur 4 dans le Nord, proportion finalement proche de celle observée dans les départements Métropoles.

### Répartition des tués selon le type de 2RM Nord et Département Métropoles

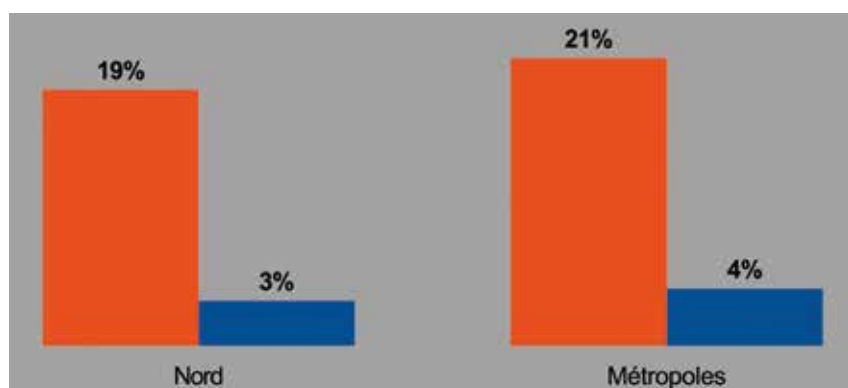
#### PART DES TUÉS SELON LE TYPE DE 2RM



Dans le Nord, la mortalité « motos lourdes » représente une part 2 fois supérieure à celle des cyclomoteurs et motos légères. Dans les départements Métropoles, la part de tués en « motos lourdes » (> à 125cm<sup>3</sup>) de 18% est plus importante que dans le Nord (15%).

### Répartition des tués selon l'âge Nord et Département Métropoles

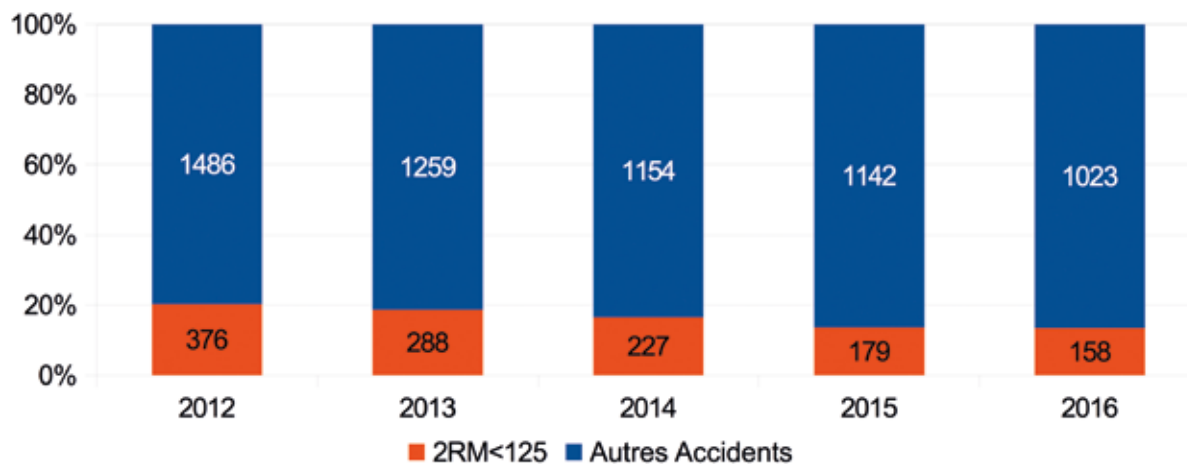
#### PART DES TUÉS SELON L'ÂGE EN 2RM



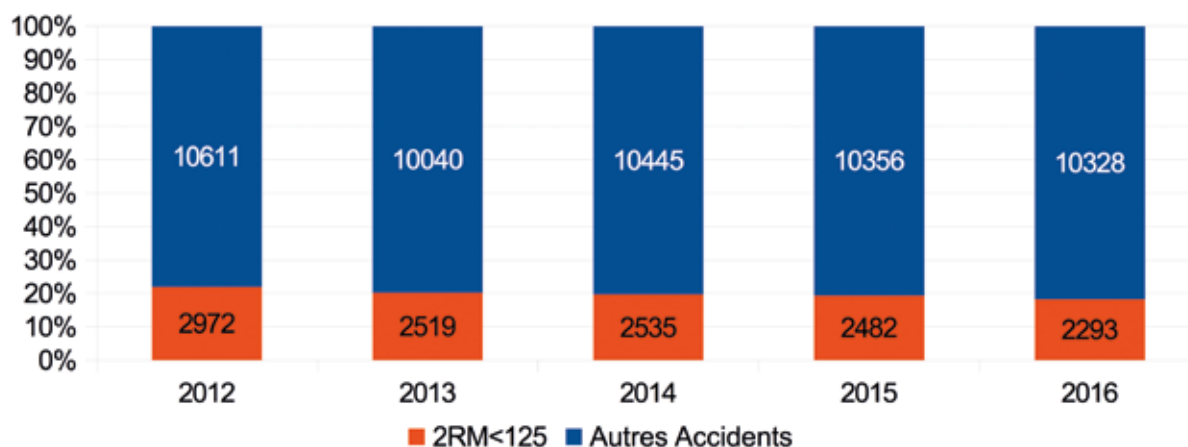
Les usagers tués en deux-roues motorisés âgés de moins de 50 ans représentent près de 20% du total des tués sur les routes du Nord, alors que ceux de plus de 50 ans n'en représentent que 3%. Ces parts sont légèrement supérieures dans les départements Métropoles.

### F.3 LES CYCLOMOTEURS ET MOTOS LÉGÈRES (125 INCLUS)

#### Part des accidents liés aux 2RM $\leq$ à 125 cm<sup>3</sup> parmi les accidents corporels du département du Nord



#### Part des accidents liés aux 2RM $\leq$ à 125 cm<sup>3</sup> parmi les accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

Il est observé une baisse notable, tant en nombre qu'en pourcentage, du nombre d'accidents de cyclomoteurs et motos légères dans le département du Nord.

**Tableau comparatif des accidents de 2RM <125 du département du Nord et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM ≤ 125	Nombre d'accidents 2RM	% d'accidents 2RM ≤125
Accidents corporels	Nord	1 228	2 049	59,9%
	Métropoles	12 801	22 455	57%
	France 2016	11 543	20 958	55,1%

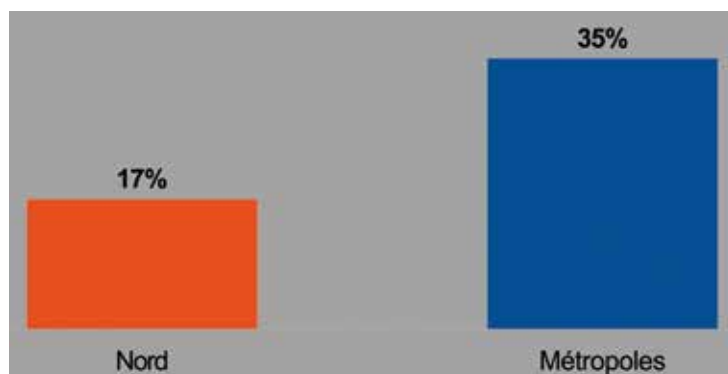
Période 2012-2016		Nombre de tués 2 RM ≤125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM ≤ 125
Tués	Nord	35	100	35%
	Métropoles	271	860	31,5%
	France 2016	247	800	30,9%

Les cyclomoteurs, scooters et motos légères représentent un enjeu relatif par rapport à la référence départements Métropoles. Parmi les accidents de 2RM, la proportion d'accidents dans le Nord (60%) est supérieure à celle observée pour les départements Métropoles (57%). Il en est de même pour la mortalité.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		oui (TS+)

### F.3.1 Le panorama des accidents de 2RM $\leq$ à 125 cm<sup>3</sup>

#### PART D'ACCIDENTS AVEC 2RM $\leq$ 125



Les accidents impliquant ce type de véhicule représentent 17% du total des accidents dans le département du Nord. Ce chiffre est 2 fois plus importante dans les départements Métropoles.

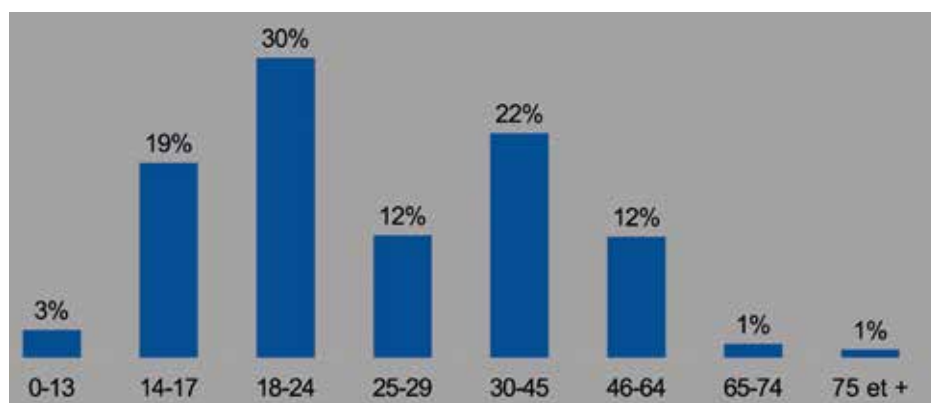
#### PART DE TUÉS EN 2RM $\leq$ 125



Malgré une part d'accidents réduite, la mortalité (8% du total des tués) connaît une proportion égale à celle des départements Métropoles.

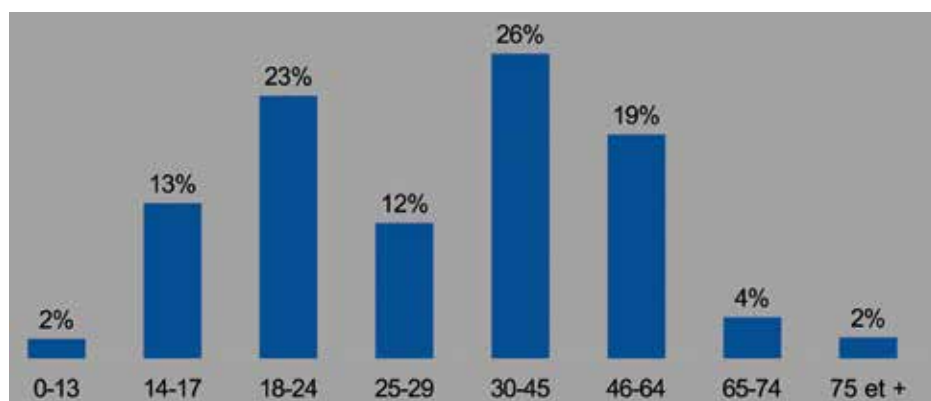
#### a. Selon l'âge

##### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM $\leq$ 125 SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - NORD



Les 18-24 ans représentent la tranche d'âge la plus impactée dans ces accidents.

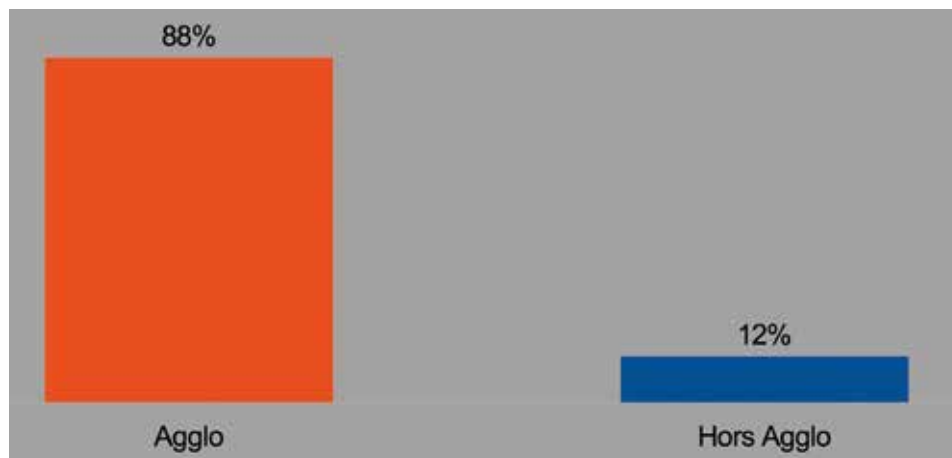
##### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM $\leq$ 125 SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - MÉTROPOLIS



Les parts d'accidents impliquant au moins un usager âgé entre 14 et 17 ans (+6 points) et ceux âgés entre 18 et 24 ans sont plus importantes (+7 points) dans le département du Nord que dans les départements Métropoles.

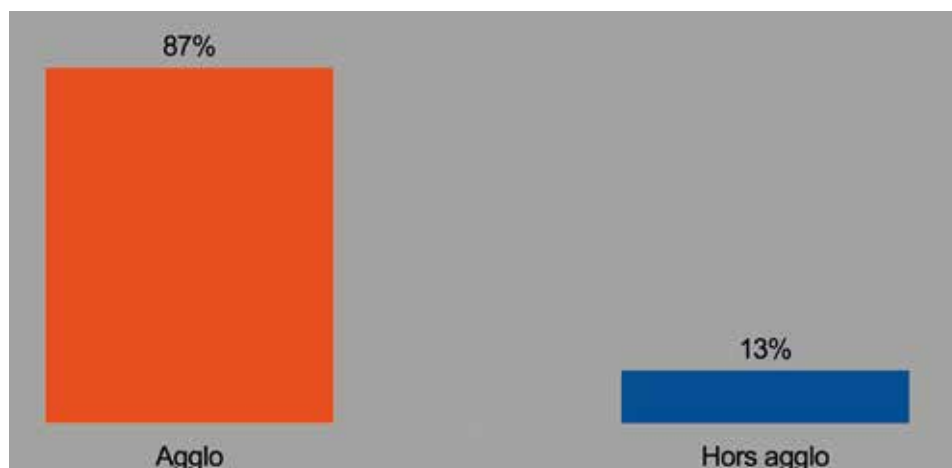
## b. Selon le milieu

### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤125 - NORD



L'accidentalité est essentiellement urbaine, se produisant près de 9 fois sur 10 en agglomération.

### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤125 - MÉTROPOLIS



Les proportions sont quasi-identiques dans les départements Métropoles.

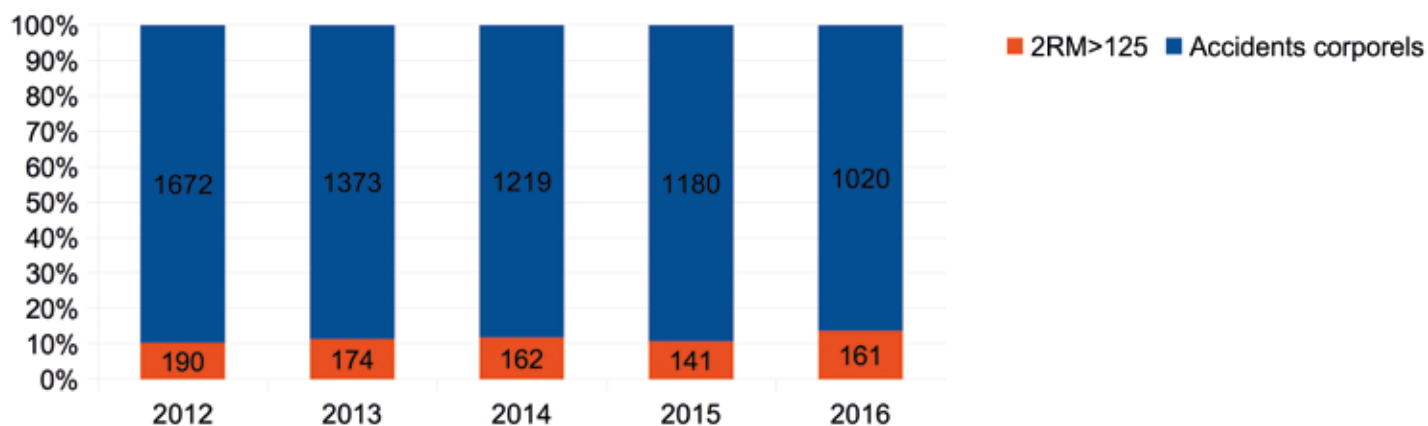
## c. Port du casque



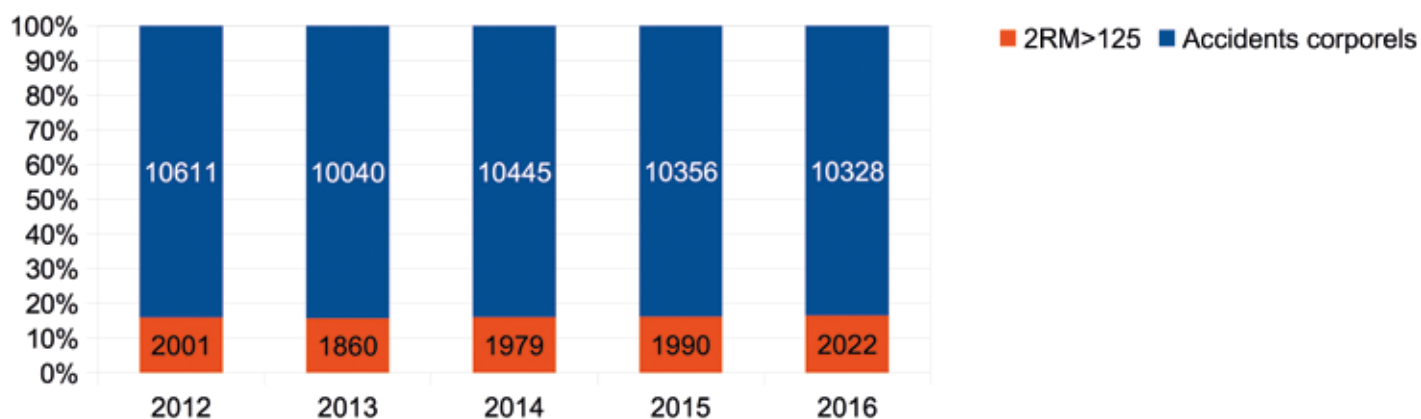
Dans le département du Nord, pour ce type de véhicule 1 usager tué sur 10 ne porte pas le casque. La part d'usagers tués non casqués est supérieure de 3 points aux départements Métropoles.

#### F.4 LES MOTOCYCLETTES LOURDES > À 125CM<sup>3</sup>

**Part des accidents liés aux 2RM > à 125cm<sup>3</sup>  
parmi les accidents corporels du département du Nord**



**Part des accidents liés aux 2RM > à 125cm<sup>3</sup>  
parmi les accidents corporels des départements Métropoles**



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents de 2RM >125 du département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM ≤ 125	Nombre d'accidents 2RM	% d'accidents 2RM ≤ 125
Accidents corporels	Nord	828	2 049	40,4%
	Métropoles	9 852	22 455	43,9%
	France 2016	9 624	20 958	45,9%

Période 2012-2016		Nombre de tués 2 RM ≤ 125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM ≤ 125
Tués	Nord	65	100	65%
	Métropoles	589	860	68,5%
	France 2016	553	800	69,1%

Par rapport au total des accidents 2RM, l'enjeu est absolu en terme d'accidentalité. Les motos lourdes sont très proches des 15 tués par an en 5 ans signifiant un enjeu absolu de sécurité routière. Elles constituent la majorité de l'accidentalité et de la mortalité en deux-roues motorisés.

**Analyse statistique**

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non



## F.4.1 Le panorama des accidents impliquant une moto lourde (> à 125)

### PART D'ACCIDENTS AVEC UNE MOTO LOURDE (>125)



Les motos lourdes sont impliquées dans 11% du total des accidents corporels contre 15% dans les départements Métropoles.

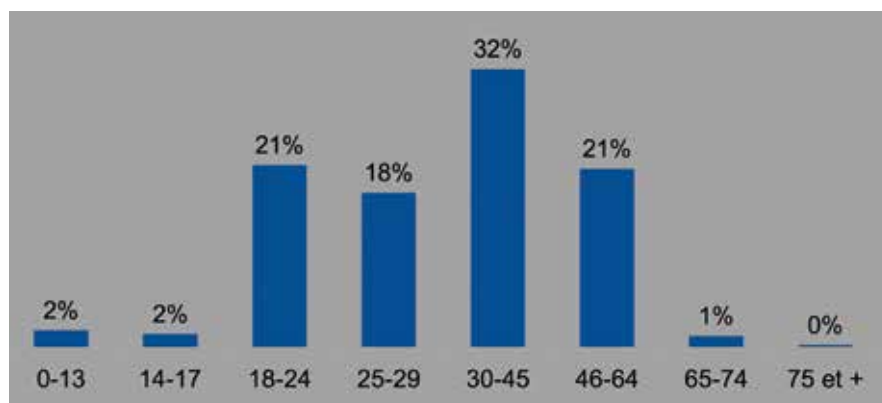
### PART DE MOTOCYCLISTES TUÉS - MOTOS LOURDES (> 125)



Dans le Nord, 15% du total des tués sont des motocyclistes (motos lourdes) contre 21% dans les départements Métropoles.

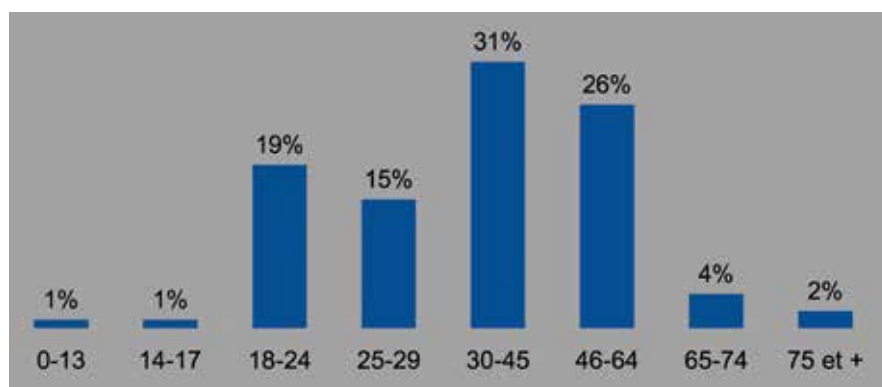
### a. selon l'âge

#### RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - NORD 2RM>125



La tranche d'âge des motocyclistes âgés entre 30 et 45 ans est majoritaire. A elle seule, elle représente près de 1 impliqué sur 3 dans les accidents avec une moto lourde.

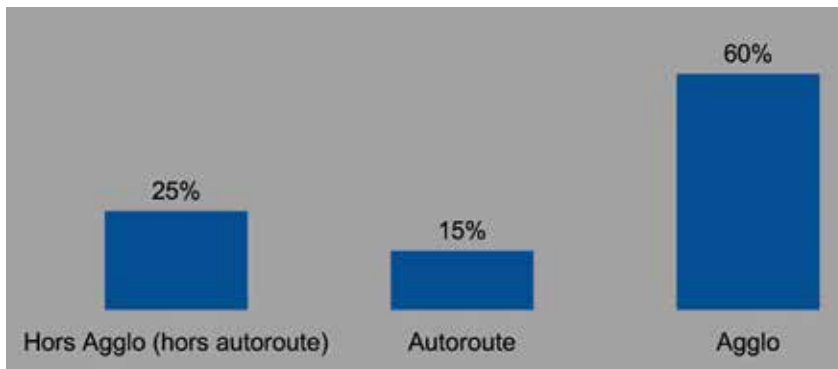
#### RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS MÉTROPOLES 2RM>125



Les usagers des départements Métropoles âgés entre 18 et 24 ans présents dans ce type d'accidents, sont proportionnellement moins nombreux que dans le Nord.

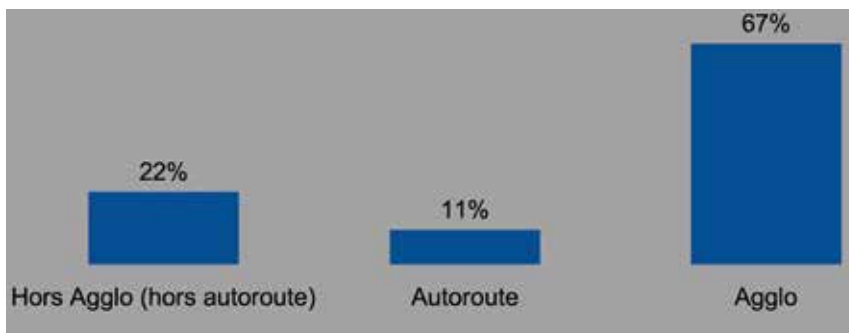
## b. selon le milieu

### PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM>125 - NORD



La part d'accidents hors agglomération est élevée (40%) compte tenu du caractère urbain du département. 6 accidents sur 10 hors agglomération se produisent hors autoroute.

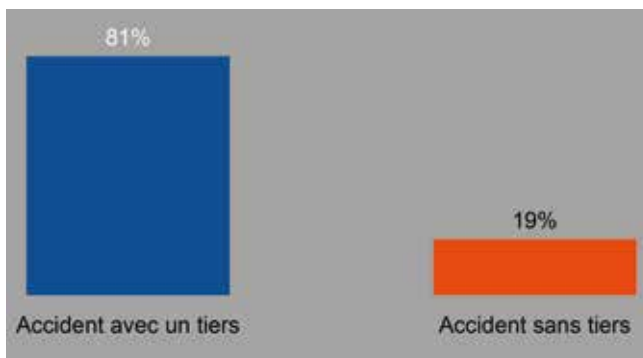
### PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM>125 - MÉTROPOLIS



La part urbaine est plus élevée que dans le département du Nord (+7 points). La part d'accidents situés hors-agglomération (sauf autoroute) est quasiment égale à celle observée dans le département du Nord.

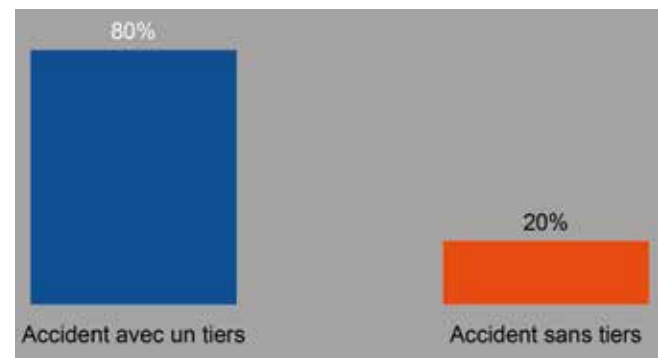
## c. selon les conflits

### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM>125 SELON LES CONFLITS - NORD



1 accident de moto sur 5 (19%) est un accident seul sans conflit. A titre de comparaison, seul 12% des accidents impliquant un véhicule de tourisme le sont avec un véhicule isolé.

### RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM>125 SELON LES CONFLITS - MÉTROPOLIS

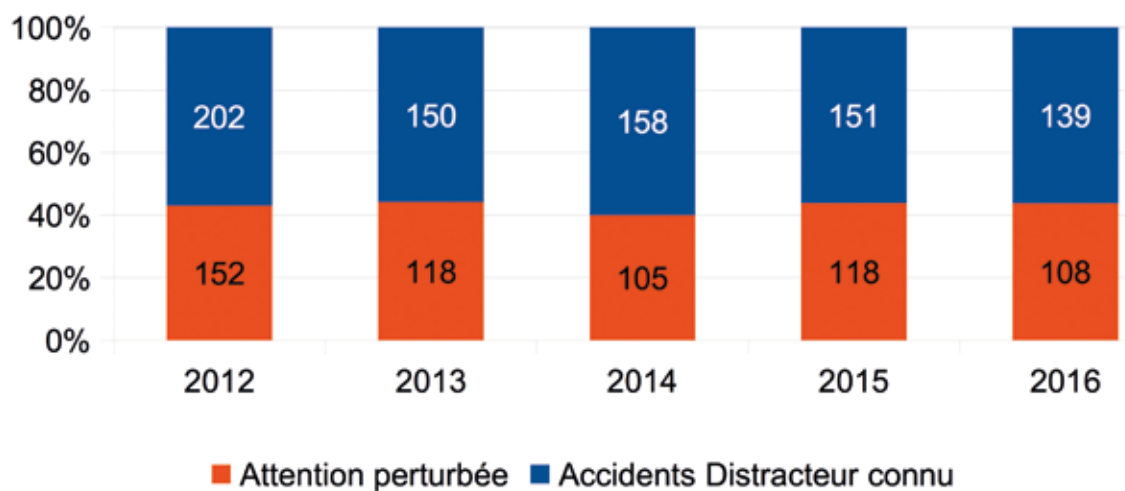


La proportion est sensiblement la même dans les départements Métropoles.

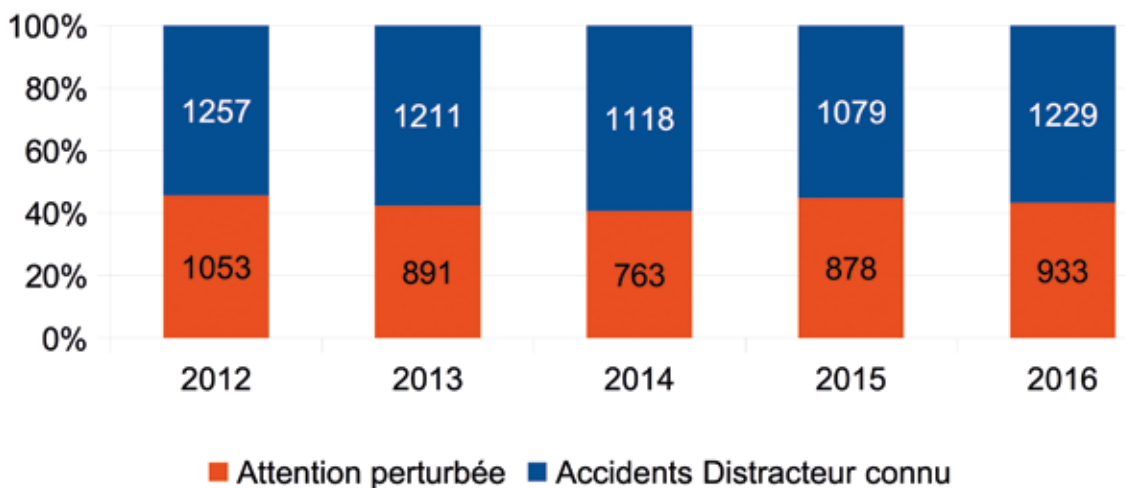
# G. LES DISTRACTEURS

## G.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU DISTRACTEURS\*

**Part des accidents liés « aux distracteurs connus » parmi les accidents corporels renseignés du département du Nord**



**Part des accidents liés aux « distracteurs connus » parmi les accidents corporels renseignés des départements Métropoles**



Sur la période 2012-2016, les parts d'accidents sont similaires dans le département du Nord et dans les départements Métropoles.

\* L'ensemble accidents à distracteur connus est établie par rapport au champ du BAAC « Facteur lié à l'utilisateur » renseigné. Si le facteur choisi est « attention perturbée » il est par convention lié à l'utilisation d'un distracteur.

## G.1.1 Le panorama des accidents liés aux distracteurs

**Tableau comparatif des accidents avec un usager dont l'attention est perturbée entre le département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016.**

Période 2012-2016		Nombre d'accidents attention perturbée	Nombre total d'accidents à distracteur connu	% d'accident attention perturbée
Accidents corporels	Nord	601	1401	42,9%
	Métropoles	4518	10 412	43,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués dans accidents attention perturbée	Nombre total de tués à distracteur connu	% de tués dans accidents attention perturbée
Tués	Nord	29	122	23,8%
	Métropoles	224	897	25%

43% des accidents renseignés (fait lié à l'utilisateur) sont des accidents avec une attention perturbée du conducteur. A ce titre, cette thématique constitue un enjeu absolu dans le département.

### Analyse statistique

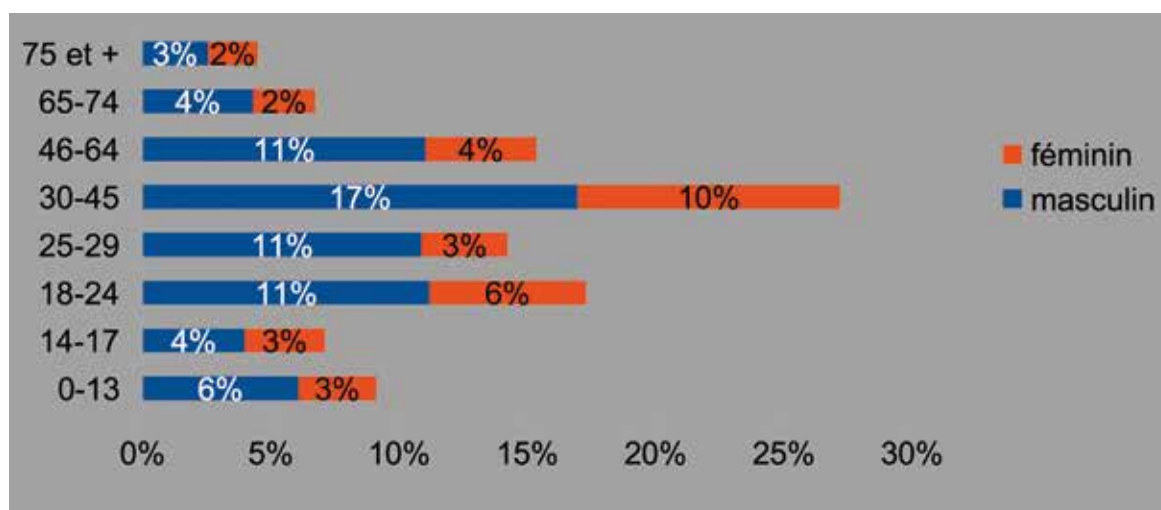
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

Nota : Sur les 29 personnes décédées, près de la moitié (14) le sont en 2016 avec à priori une recherche améliorée sur l'utilisation des distracteurs au moment de l'accident. Ainsi, en 2016 le nombre de tués dans les accidents avec au moins un usager en attention perturbée (14) sur le nombre de tués dans les accidents renseignés (38) atteint 37%.

## G.1.2 Le panorama des accidents liés aux distracteurs

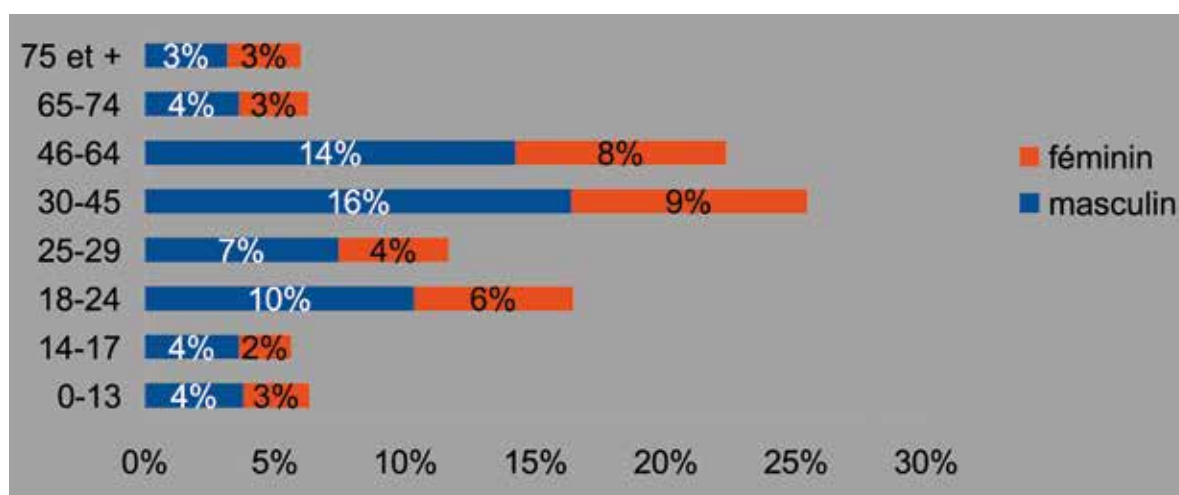
### a. selon l'âge et le sexe

#### RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE ET LE SEXE - NORD



Les hommes sont les plus impliqués. Ils sont présents dans 67% des accidents liés à une attention perturbée. Plus de 1 accident sur 4 implique un usager âgé entre 30 et 45 ans, tranche d'âge largement majoritaire dans cette problématique. Dans cette tranche d'âge, les hommes sont majoritaires.

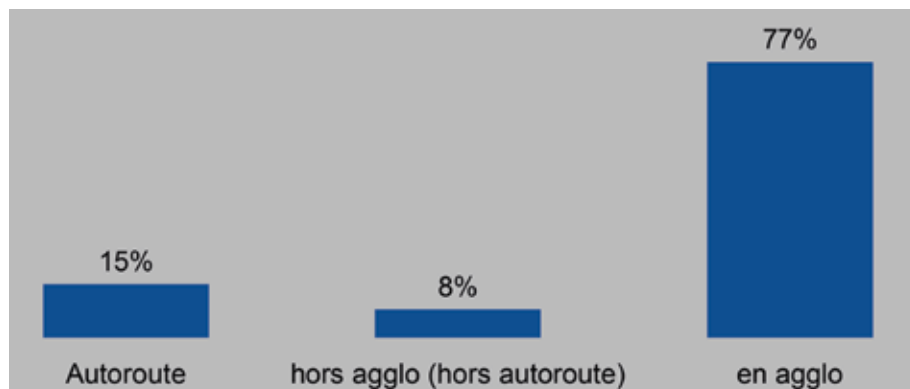
#### RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE ET LE SEXE - MÉTROPOLIS



1 accident sur 4 concerne la tranche d'âge 30-45 ans avec une majorité d'hommes. Les femmes sont proportionnellement plus impliquées dans les départements Métropoles (surtout les 46-64 ans). Elles sont présentes dans 37% des accidents de ce type contre 33% dans le département du Nord.

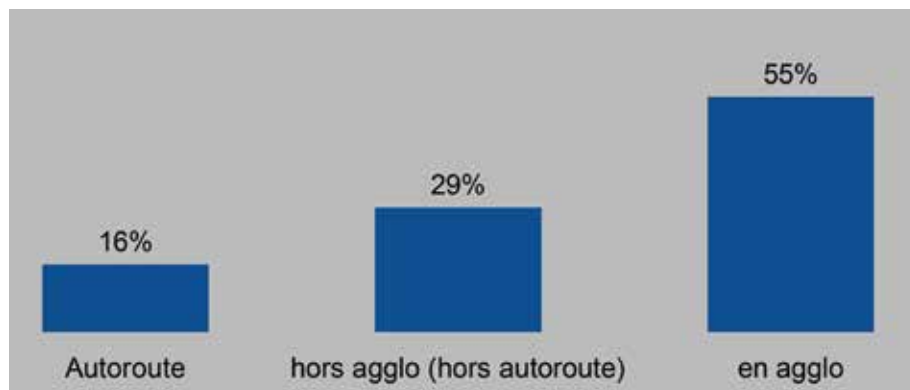
## b. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE MILIEU - NORD



Plus de 3/4 des accidents se produisent en agglomération.

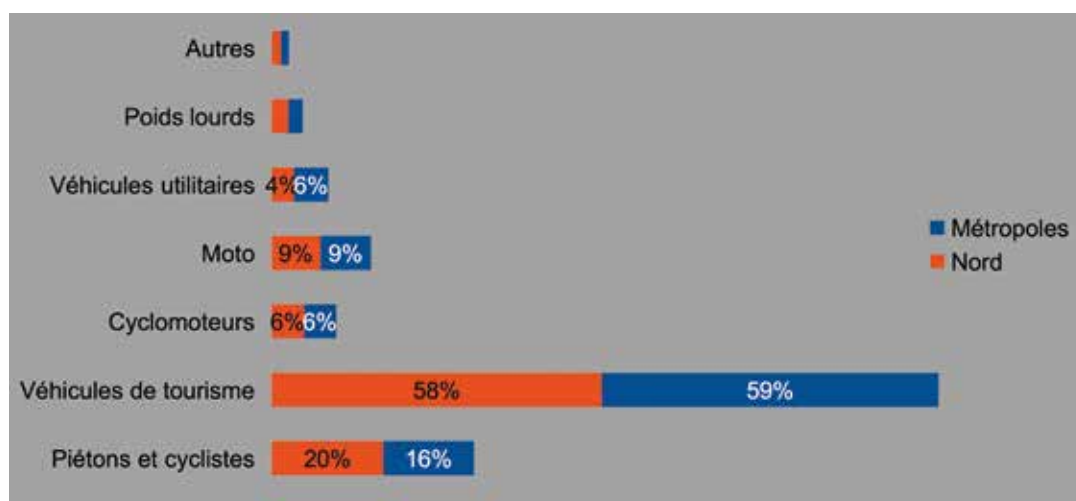
RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE MILIEU - MÉTROPOLIS



Les accidents hors agglomération sont proportionnellement supérieurs au département du Nord beaucoup plus urbain. Les différences en nombre d'accidents renseignés, sont liées à la présence de vastes zones rurales dans les départements Métropoles. Elles contribuent à la répartition statistique différente de celle observée dans le département du Nord.

## c. Usagers impliqués

RÉPARTITION DES USAGERS SELON LA LOCOMOTION

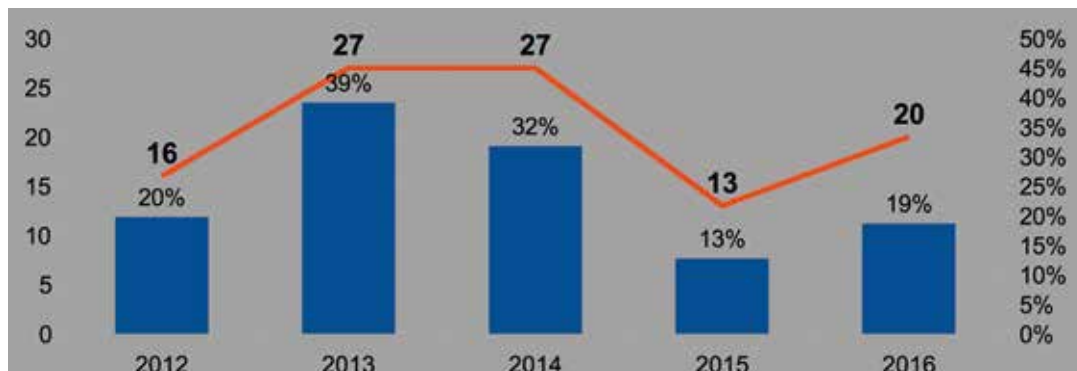


Les usagers de véhicules légers sont largement majoritaires. Parmi les usagers en attention perturbée, 6 sur 10 sont des automobilistes. La proportion d'usagers piétons et cyclistes concernés n'est pas négligeable. Dans le Nord, leur part de 20% est également supérieure à celle des piétons et cyclistes des départements Métropoles.

# H. LA VITESSE

## H.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU VITESSE

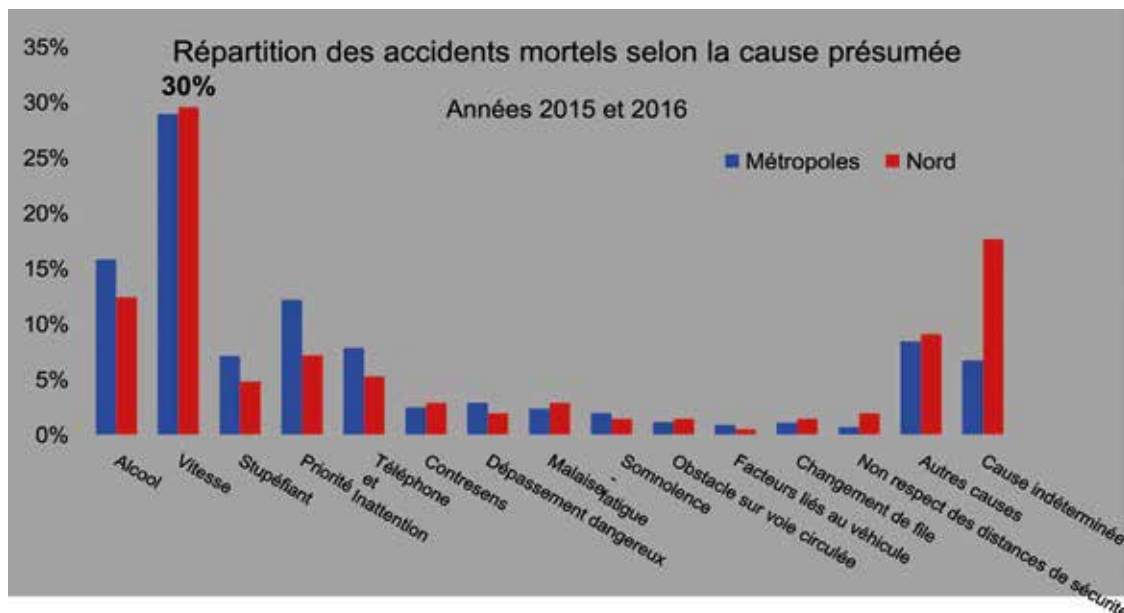
### Nombre d'accidents mortels et part de tués liés à la vitesse



Les accidents mortels liés à la vitesse comme cause principale ont occasionnés 103 tués en 5 ans, soit 23% du total des tués et une moyenne de 20 tués par an. Cependant, ces chiffres déjà importants sont sous-estimés. Ils n'intègrent pas les accidents mortels dont la cause principale est, par exemple, l'alcool et dont la cause secondaire est souvent une vitesse excessive ou inappropriée.

Nota: Faute de données suffisantes sur les causes de l'ensemble des accidents corporels, il n'est présenté ici que des éléments sur les accidents mortels.

## H.2 LES AUTEURS PRÉSUMÉS D'ACCIDENTS MORTELS (APAM\*)



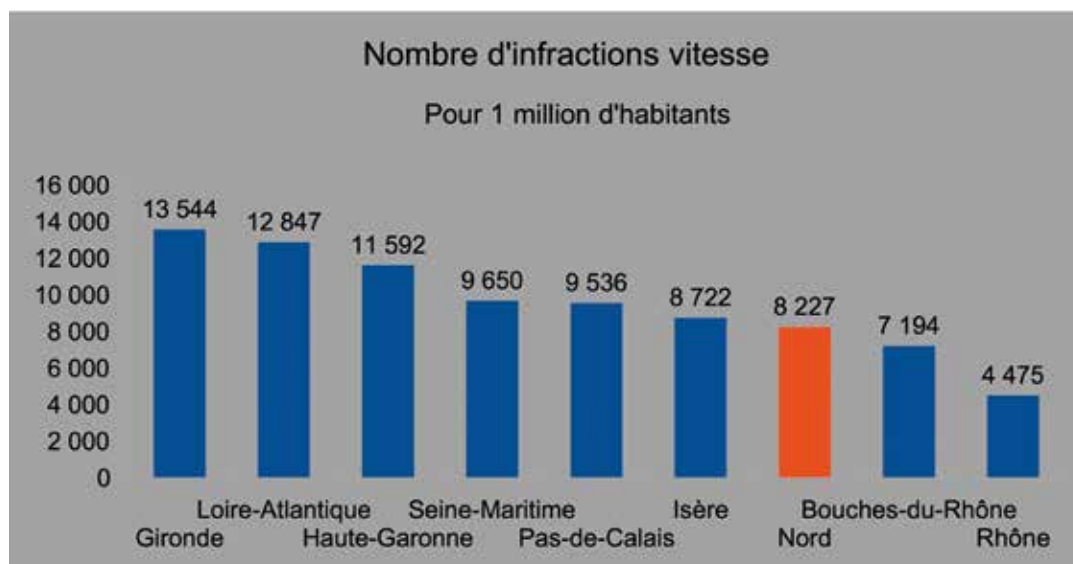
Dans le département du Nord, la vitesse arrive comme première cause d'accidents mortels devant l'alcool sur les années 2015 et 2016. Parmi les différents facteurs d'accidents mortels, l'auteur présumé est 30 fois sur 100 en vitesse excessive ou inadaptée.

Un total de 196 accidents mortels se sont produits en 2 ans (92 en 2015 et 104 en 2016), dont 62 avec pour cause principale une vitesse excessive, soit 32%.

\*Sources ONISR- Forces de l'Ordre

### H.3 COMPARAISON AVEC LES DÉPARTEMENTS MÉTROPOLITES

	Population 2016	Nb d'infractions départementales	Pour un million d'habitants Nb d'infractions départementales
Gironde	1 566 842	21 222	13 544
Loire-Atlantique	1 378 622	17 711	12 847
Haute-Garonne	1 355 856	15 717	11 592
Seine-Maritime	1 260 189	12 161	9 650
Pas-de-Calais	1 477 429	14 089	9 536
Isère	1 260 943	10 998	8 722
<b>Nord</b>	<b>2 617 319</b>	<b>21 533</b>	<b>8 227</b>
Bouches-du-Rhône	2 025 355	14 571	7 194
Rhône	1 840 803	8 237	4 475



Le département du Nord compte le plus grand nombre d'infractions à la vitesse (hors contrôle sanction automatisé). Pour autant, le Nord n'apparaît qu'en 7ème position selon le ratio en nombre d'infractions pour 1 million d'habitants.



**Tableau des analyses statistiques-Départements référence  
les départements Métropoles**

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence Départements-Metropole	% d'accidents estimé du thème Nord	Probabilité associée au test	Significativité
Risque professionnel	1959	5189 <sup>(1)</sup>	48,4	37,8	0,000	TS-
Utilisation professionnelle	884	1959 <sup>(2)</sup>	45,8	45,1	0,282	NS
Domicile-travail	1199	1959 <sup>(2)</sup>	62,4	61,2	0,143	NS
Alcool	756	5017 <sup>(3)</sup>	10,5	15,1	0,000	TS+
Drogue	183	1251 <sup>(4)</sup>	15,8	14,6	0,136	NS
Jeunes 14-29	5050	7292	67,3	69,3	0,000	TS+
14-17 ans	742	7292	9,1	10,2	0,000	TS+
18-24 ans	2623	7292	34,8	36,0	0,018	TS+
25-29 ans	1685	7292	23,3	23,1	0,354	NS
65-74 ans	670	7292	9,8	9,2	0,041	S-
75 ans et +	547	7292	8,1	7,5	0,032	S-
2RM	2049	7292	34,8	28,1	0,000	TS-
2RM<= 125	1228	2049 <sup>(5)</sup>	57,0	59,9	0,004	TS+
2RM>125	828	2049 <sup>(5)</sup>	43,9	40,4	0,001	TS-
Partage voirie (piétons + cyclistes)	2591	6700 <sup>(6)</sup>	28,2	38,7	0,000	TS+
Piéton (sauf autoroute)	1999	6700 <sup>(6)</sup>	21,1	29,8	0,000	TS+
Piéton aggro	1892	5501 <sup>(7)</sup>	25,2	34,4	0,000	TS+
Cycliste (sauf autoroute)	592	6700 <sup>(6)</sup>	7,3	8,8	0,000	TS+
Cycliste aggro	521	5501 <sup>(7)</sup>	7,9	9,5	0,000	TS+
Distracteurs	601	1401 <sup>(8)</sup>	43,4	42,9	0,362	NS

<sup>(1)</sup>accidents à trajet connu

<sup>(5)</sup>total accidents deux-roues motorisés

<sup>(2)</sup>total accidents professionnels

<sup>(6)</sup>total accidents (sauf autoroute)

<sup>(3)</sup>total accidents à taux d'alcool connu

<sup>(7)</sup>total accidents en agglomération

<sup>(4)</sup>total accidents drogue connu

<sup>(8)</sup>total accidents "facteur lié à l'utilisateur" renseigné

**PRÉFECTURE DU NORD**

2, rue Jacquemars Gielee, 59800 Lille

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE  
DES TERRITOIRES ET DE LA MER DU NORD**

62 boulevard de Belfort CS 90007  
59042 Lille cedex

—  
**[www.nord.gouv.fr](http://www.nord.gouv.fr)**