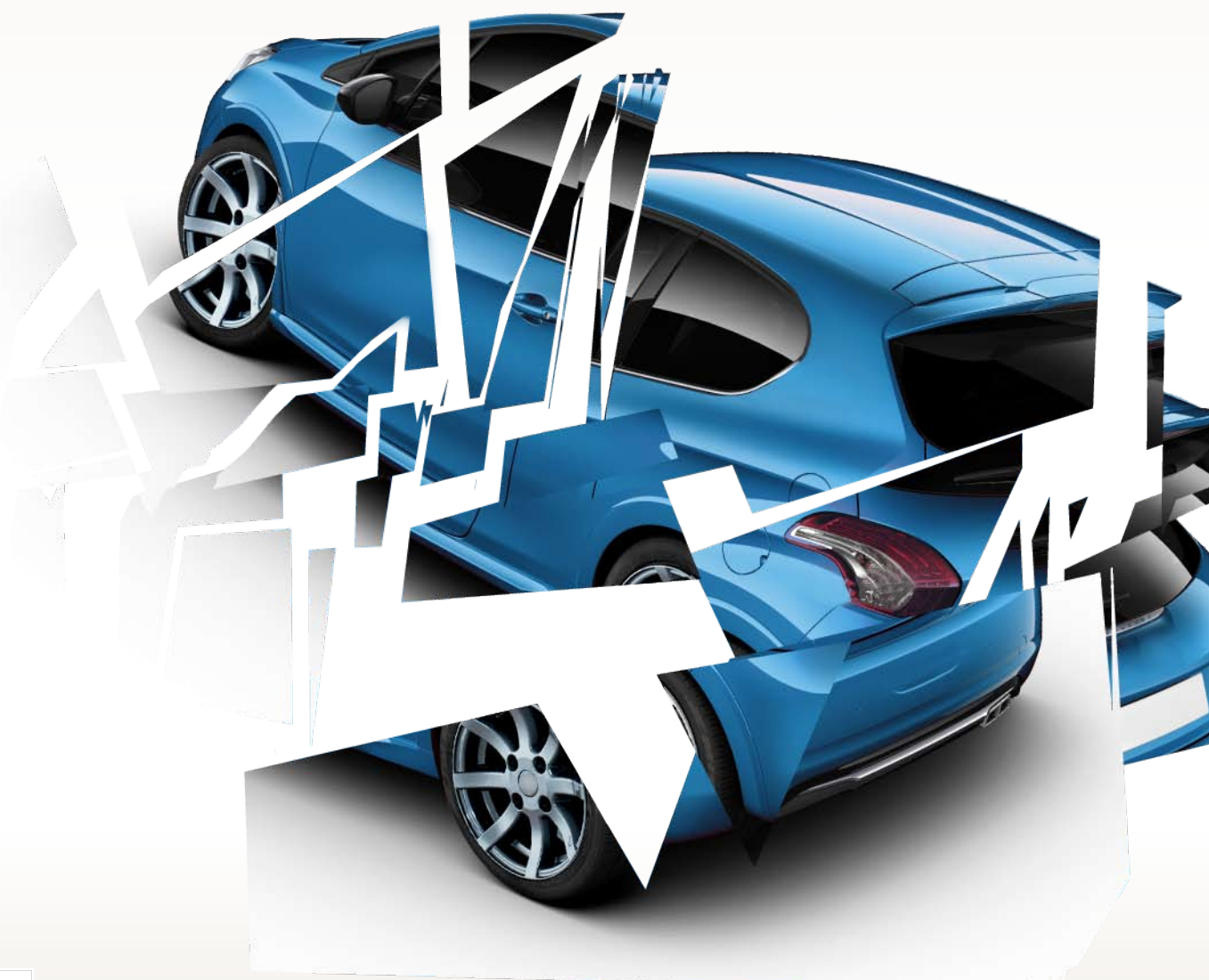


La sécurité routière dans le Département du Nord

Bilan 2012



PRÉFET DU NORD

ODSR
Observatoire
Départemental
de Sécurité
Routière

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



ÉDITO

« Au moment de la publication de ce bilan 2012, permettez-moi d'anticiper sur l'annonce de quelques dates anniversaire, permettant de mieux saisir le chemin parcouru en matière de sécurité routière. Il y a 110 ans naissait la science de l'accidentologie, suite à la tragique course « Paris-Madrid » durant laquelle une dizaine de personnes trouvèrent la mort. Cette course automobile fut d'ailleurs arrêtée par les autorités avant son terme, à Bordeaux, en raison du grand nombre d'accidents. C'est aussi en 1903 que fut déposé le brevet de « bretelles protectrices pour voiture automobile » par le canadien Gustave Désiré Lebeau, la première ceinture de sécurité. Son usage sera rendu obligatoire en 1973, il y a 40 ans. Une série de dates « anniversaire » qui peut être complétée, en 2003, par la première mise en place du dispositif de contrôle sanction automatisé. A cette époque, 139 personnes se tuaient sur les routes du département. Elles ne sont plus que 81 en 2012.

La présente synthèse des données annuelles départementales, issues de celles fournies par les forces de l'ordre et consolidées par l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière (ODSR) fournit en 2012 des résultats contrastés.

Si une légère amélioration peut-être soulignée sur les accidents impliquant les 2 roues motorisés, les indicateurs témoignent de la vulnérabilité de la tranche d'âge 18-24 ans et des piétons.

L'observation du contexte départemental et l'exploitation des données par l'ODSR restent essentielles pour bâtir une politique locale efficace. La mise à jour du Document Général d'Orientations, intervenue cette année, y contribue.

Cette démarche d'actualisation a conduit à retenir 7 enjeux sur lesquels il est nécessaire de porter une attention toute particulière : l'alcool, la vitesse, les jeunes, les deux-roues motorisés, les usagers vulnérables, le risque routier professionnel et les distracteurs.

Sur chacun de ces enjeux, le document dresse les grands axes de la politique locale de sécurité routière qu'il convient de mettre en œuvre pour les 5 prochaines années.

Poursuivre la lutte contre l'insécurité routière, en comptant sur la mobilisation de l'ensemble des acteurs œuvrant pour la Sécurité Routière, est essentielle pour continuer à faire diminuer le nombre de morts qui ne pourra jamais être satisfaisant. 10 personnes meurent chaque jour sur les routes de France. »

P. LALART

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer du Nord



SUPERFICIE DU
DÉPARTEMENT

5 743 KM²

POPULATION
2 572 374 HAB.
ESTIMATION INSEE2010

DENSITÉ
448 HAB. AU KM²
118 POUR LA FRANCE

PARC DE
VOITURES
DE TOURISME

1 210 170
AU 1ER JANVIER 2010
SOURCE : MEDDE JANV. 2010

Longueur de réseau en 2010 (Source INSEE)	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	90
Routes départementales	5 312
Voies communales	10 095

DÉFINITIONS

Un accident corporel de la circulation routière :

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

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

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

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

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

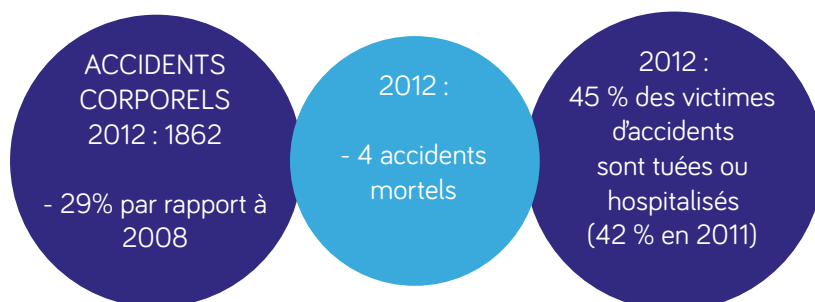


ANNÉE 2012

ÉLÉMENTS MARQUANTS

page 4

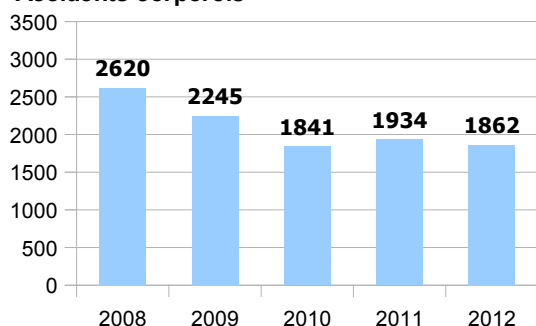
Données ATB 2008-2012



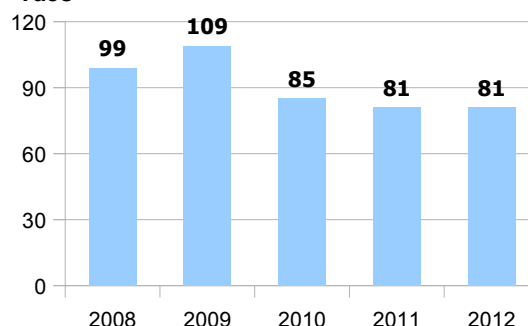
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
2008	2 620	90	99	3 338	1 355	3,8
2009	2 245	102	109	2 797	1 058	4,9
2010	1 841	79	85	2 235	858	4,6
2011	1 934	78	81	2 344	948	4,2
2012	1 862	74	81	2 295	993	4,4
2008-2012	10 502	423	455	13 009	5 212	4,3

* gravité : nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

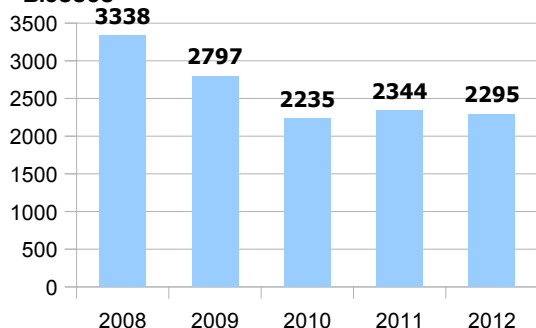
Accidents corporels



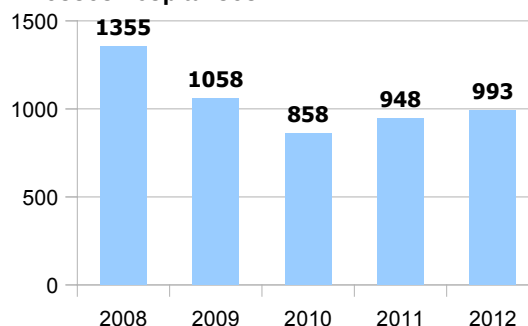
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés



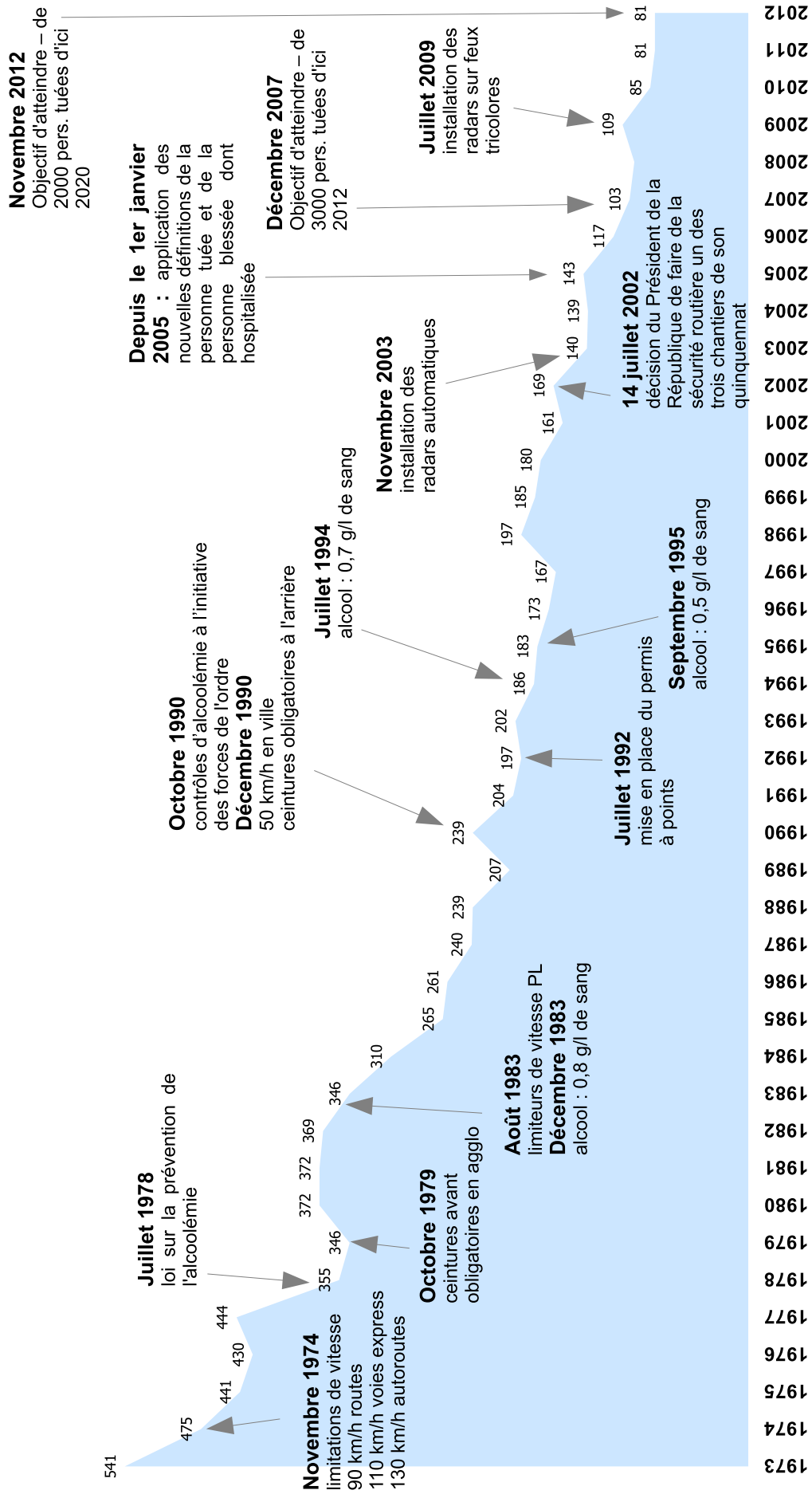
En 2012, le nombre de personnes tuées est identique à celui enregistré en 2011.

Pour les trois dernières années, les valeurs des indicateurs « accidents », « personnes tuées », et « blessés » se stabilisent. Seul le nombre de blessés hospitalisés est en

hausse chaque année depuis 2010.

Le nouvel objectif fixé par le gouvernement, en termes de sécurité routière, est d'atteindre moins de 2 000 personnes tuées en France d'ici 2020.

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ



En 1972, il était affiché plus de 18 000 morts sur les routes de France (541 en 1973 pour le département). L'Etat crée le premier Comité Interministériel de la sécurité routière (CISR) le 5 juillet 1972 qui définit les grandes orientations de la politique de sécurité routière. En presque 40 ans, les chiffres de la mortalité donnent toute la mesure du chemin parcouru. Pour le Nord, c'est près de 12 087 vies qui ont été épargnées entre 1973 et 2012.

En 2012, le département du Nord est équipé de 69 radars automatiques (32 radars vitesses et 37 radars de feux tricolores) générant plus de 580 000 messages d'infractions (532 000 pour les radars vitesses et 48 000 pour les radars sur feux)

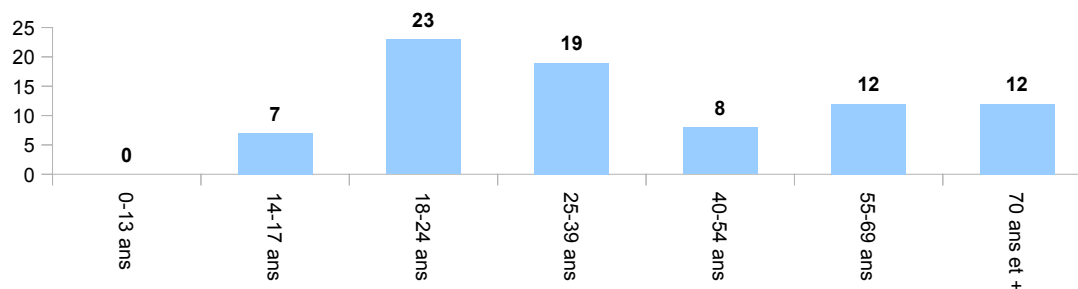
ACCIDENTALITÉ PAR TRANCHES D'ÂGE

page 6

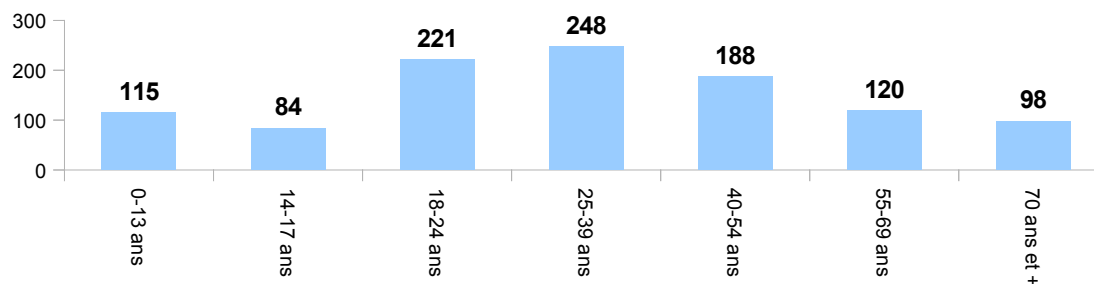


2012	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
Personnes tuées	0	7	23	19	8	12	12	81
Blessés hospitalisés	115	77	198	229	180	108	86	993
Victimes graves	115	84	221	248	188	120	98	1074
Blessés légers	134	104	316	383	234	79	52	1302
Total général	249	188	537	631	422	199	150	2376

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



Pour la première fois depuis 2008, le nombre et la proportion de personnes tuées se situent majoritairement dans la tranche d'âge 18-24 ans, en passant de 16 décès en 2011 à 23 cette année (28 %).

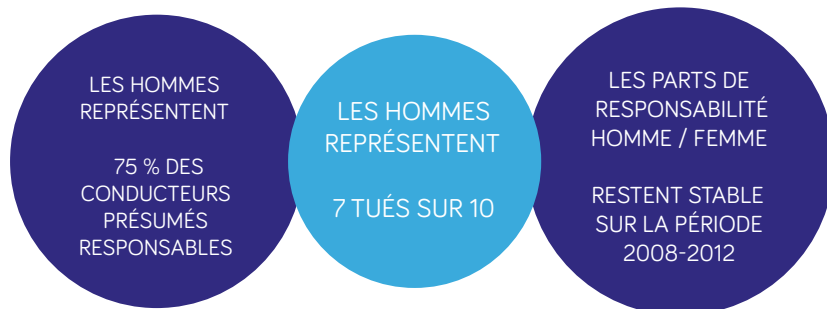
Cette situation confirme les données nationales. Pour les 18-24 ans, la première cause de mortalité, c'est la route.

L'enjeu « jeunes » reste une des premières préoccupations au niveau national. La mortalité sur les routes pour les 18 - 24 ans est en France deux fois plus élevée que chez certains de nos voisins européens, notamment en Espagne et au Royaume Uni. Dans ce contexte, une commission de travail spécifique « Jeunes et Éducation Routière » a été créée dans le cadre du Conseil National de la Sécurité Routière (CNSR).



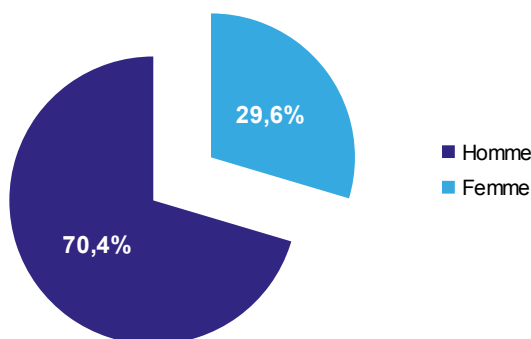
ACCIDENTALITÉ

SELON LE SEXE



	Conducteurs présumés responsables	Responsabilité présumée			
		masculin		féminin	
		Nombre	Part	Nombre	Part
2008	1 328	1 016	76,5%	312	23,5%
2009	1 024	739	72,2%	285	27,8%
2010	1 105	848	76,7%	257	23,3%
2011	1 210	884	73,1%	326	26,9%
2012	1 170	876	74,9%	294	25,1%
2008-2012	5 837	4 363	74,7%	1 474	25,3%

Répartition de la mortalité par sexe - 2012



Les hommes, qui constituent la moitié de la population, sont responsables de 75 % des accidents corporels et représentent 70 % des tués.

En 2012, comme pour les quatre autres années affichées, la responsabilité et la mortalité des hommes dans les accidents corporels sont nettement supérieures à celles des femmes. Cette forte implication des hommes reste une tendance

historique lourde et peu évolutive, en matière d'accidents de la route.

La Délégation Interministérielle à la Sécurité Routière a d'ailleurs lancé en 2012 une campagne à destination des femmes appelées à faire changer le comportement des hommes : « Sur la route, la femme est l'avenir de l'homme ».



ACCIDENTALITÉ

PAR CATÉGORIES D'USAGERS

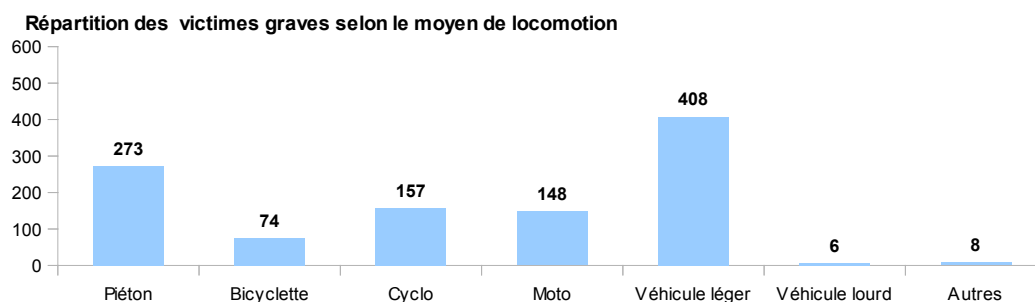
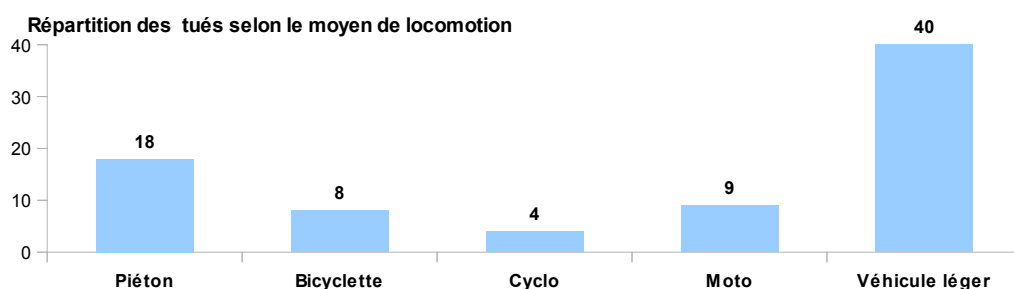
page 8



2012	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	gravité**
Piéton	496	27%	18	22%	507	255	3,6
Bicyclette	177	10%	8	10%	172	66	4,5
Cyclo	304	16%	4	5%	326	153	1,3
Moto	263	14%	9	11%	257	139	3,4
Véhicule léger	1 642	88%	40	49%	986	368	2,4
Véhicule lourd	102	5%	0	0%	27	6	0,0
Autres	53	3%	2	2%	20	6	3,8
Ensemble	1 862		81	100%	2 295	993	4,4

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

** nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels



Les différents modes de déplacement sont à nuancer, en fonction de leur part respective dans le trafic routier. Pour autant, par rapport à 2011, le nombre d'usagers tués piétons (+7) est en augmentation. La mortalité des piétons s'aggrave dans le département, contrairement aux valeurs observées au niveau national. A contrario, le nombre de personnes tuées en deux roues motorisés diminue nettement (-16).

En terme de gravité, les usagers vulnérables, c'est à dire piétons, cyclistes, usagers d'un deux-roues motorisés, représentent 61 % des victimes graves contre 50 % l'an dernier. Cette augmentation est causée plus particulièrement par l'utilisation des modes de déplacement doux, impulsée par le développement des politiques de déplacements alternatifs à l'automobile.

Les piétons

CETTE CATÉGORIE
REPRÉSENTE UN ENJEU
INSCRIT AU
DOCUMENT GÉNÉRAL
D'ORIENTATIONS
2013-2017

2012 :
**+ 7 PIÉTONS
TUÉS PAR
RAPPORT
À 2011**

2012 :
**+ 29 BLESSÉS
HOSPITALISÉS
PIÉTONS PAR
RAPPORT
À 2011**

Les accidents

piéton	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes piétons			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués**
2008	522	18	18	540	288	3,4	18,2%
2009	486	18	18	492	220	3,7	16,5%
2010	457	16	16	464	174	3,5	18,8%
2011	485	11	11	493	226	2,3	13,6%
2012	496	18	18	507	255	3,6	22,2%
2008-2012	2 446	81	81	2 496	1 163	3,3	17,8%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2009, 18 piétons tués sur un total de 109 décès = 16,5 %)

Age des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	1	0	4	3	1	9	18
hospitalisés	64	21	26	27	34	39	44	255
victimes graves	64	22	26	31	37	40	53	273
blessés légers	73	27	46	41	31	15	19	252
Total général	137	49	72	72	68	55	72	525

La mortalité des piétons est revenue au niveau de l'année 2008. Ainsi, le taux de gravité a augmenté de 1,3 point par rapport à 2011. La part de piétons tués est la plus élevée observée depuis 5 ans. Après la baisse de la mortalité enregistrée l'année dernière, la situation de cette catégorie est de nouveau préoccupante.

Les personnes âgées de plus de 70 ans représentent à elles

seules 50 % des piétons tués (contre 45 % en 2011). Par rapport aux autres piétons, les seniors sont plus vulnérables en raison de la baisse de leurs capacités physiques et sensorielles.

Ces accidents se situent au niveau national majoritairement en milieu urbain avec 33 % des tués. Un pic d'accidentalité des piétons est enregistré en hiver entre 18 et 21 heures et plaide pour le port de dispositifs de signalement.



Les cyclistes

2012 :

- 23 ACCIDENTS CORPORELS IMPLIQUANT UN CYCLISTE PAR RAPPORT À 2011

2012 :

+ 3 CYCLISTES TUÉS PAR RAPPORT À 2011

CETTE CATÉGORIE REPRÉSENTE UN ENJEU INSCRIT AU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

Les accidents

cycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués **
2008	209	3	3	202	90	1,4	3,0%
2009	152	4	4	146	61	2,6	3,7%
2010	151	7	7	139	47	4,6	8,2%
2011	200	5	5	195	72	2,5	6,2%
2012	177	8	8	172	66	4,5	9,9%
2008-2012	889	27	27	854	336	3,0	5,9%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 8 cyclistes tués sur un total de 81 décès = 9,9 %)

Age des victimes

Cyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	2	1	1	0	2	2	8
hospitalisés	12	6	9	9	15	7	8	66
victimes graves	12	8	10	10	15	9	10	74
blessés légers	19	15	15	23	22	9	3	106
Total général	31	23	25	33	37	18	13	180

Les accidents de cyclistes ne sont pas toujours comptabilisés dans les analyses du fichier BAAC. Ils peuvent être corporels, mais avec le seul cycliste impliqué. En général, dans cette configuration, les forces de l'ordre ne sont pas alertées par l'usager.

La gravité des accidents impliquant les cyclistes s'accroît avec 3 décès supplémentaires. La proportion de 10 % des

accidents corporels reste identique à l'année dernière.

Ces données sont à relativiser, surtout par rapport à l'augmentation de la pratique cycliste, en particulier dans le cadre des déplacements de mobilité active.

Une réflexion au niveau national est actuellement en cours, au même titre que les deux roues motorisés, sur la remontée « inter-files », pratique souvent génératrice d'accidents graves et mortels.



Les cyclomotoristes

CETTE CATÉGORIE REPRÉSENTE UN ENJEU INSCRIT AU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

ON ENTEND PAR CYCLOMOTORISTE UN USAGER D'UN DEUX-ROUES MOTORISÉ < À 50 CM³

2012 :
-2 TUÉS,
CYCLOMOTORISTES TUÉS PAR RAPPORT À 2011 MOINS DE 5% DES DÉCÈS POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 5 ANS

Les accidents

cyclomotoriste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes cyclomotoristes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués **
2008	527	8	7	558	276	1,3	7,1%
2009	381	11	11	395	178	2,9	10,1%
2010	340	7	7	345	133	2,1	8,2%
2011	335	6	6	349	160	1,8	7,4%
2012	306	5	4	326	153	1,3	4,9%
2008-2012	1 889	37	35	1 973	900	1,9	7,7%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 4 cyclomotoristes tués sur un total de 81 décès = 4,9 %)

Age des victimes

Cyclomotoristes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	3	1	0	0	0	4
hospitalisés	3	32	47	43	17	8	3	153
victimes graves	3	32	50	44	17	8	3	157
blessés légers	3	43	67	43	15	2	0	173
Total général	6	75	117	87	32	10	3	330

La diminution du nombre d'accidents corporels impliquant un cyclomotoriste continue, avec 29 sinistres de moins qu'en 2011. Pour la première fois, on enregistre moins de 5 personnes tuées pour cette catégorie d'usager.

Les tranches d'âges 14-17 ans et 18-24 ans restent les plus concernées par cette accidentalité. Ces deux tranches représentent 58 % des victimes. Les garçons forment l'essentiel des victimes. L'alcool est aussi particulièrement présent au niveau national. 35,7 % des cyclomotoristes impliqués dans un accident mortel étaient alcoolisés.

Le parc national diminue régulièrement. Il y a 10 ans, on recensait 1,5 millions de cyclomoteurs en France⁽¹⁾. Ils ne sont plus que 940 000 (dont 72 % de type "scooter" de 49,9 cm³) aujourd'hui. Leur part s'est aussi réduite considérablement, puisque cette catégorie ne représente plus que 29 % des deux-roues motorisés, au profit des motocyclettes. Le cyclomoteur traditionnel (type mobylette) totalise 256 000 unités soit 7 % du parc des deux roues motorisés.

⁽¹⁾ Source : Commissariat général au développement durable. Étude "Les deux-roues motorisés en France en 2012" (Parution Mars 2013)



Les motocyclistes

CETTE CATÉGORIE REPRÉSENTE UN ENJEU INSCRIT AU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS 2013-2017

ON ENTEND PAR MOTOCYCLISTE UN USAGER D'UN DEUX-ROUES MOTORISÉ > À 50 CM³

2012 :
-14 MOTOCYCLISTES TUÉS PAR RAPPORT À 2011
TAUX DE GRAVITÉ :
- 4 POINTS

Les accidents

motocycliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes motocyclistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués**
2008	358	17	19	369	203	5,3	19,2%
2009	367	29	33	361	199	9,0	30,3%
2010	274	15	15	275	133	5,5	17,6%
2011	306	23	23	290	162	7,5	28,4%
2012	261	10	9	257	139	3,4	11,1%
2008-2012	1 566	94	99	1 552	836	6,3	21,8%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 9 motocyclistes tués sur un total de 81 décès = 11,1 %)

Age des victimes

Motocyclistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	2	6	1	0	0	9
hospitalisés	3	4	35	54	32	10	1	139
victimes graves	3	4	37	60	10	1	33	148
blessés légers	1	3	27	44	36	7	0	118
Total général	4	7	64	104	46	8	33	266

Le nombre de motocyclistes tués diminue considérablement (-13) par rapport à 2011, et encore plus si on considère le pic de mortalité atteint en 2009 (33 personnes tuées). Le taux de gravité se situe pour la première fois en dessous des 4 personnes tuées pour 100 accidents.

En considérant les victimes graves, la tranche d'âge la plus touchée reste majoritairement les 25-39 ans (41 %), suivie

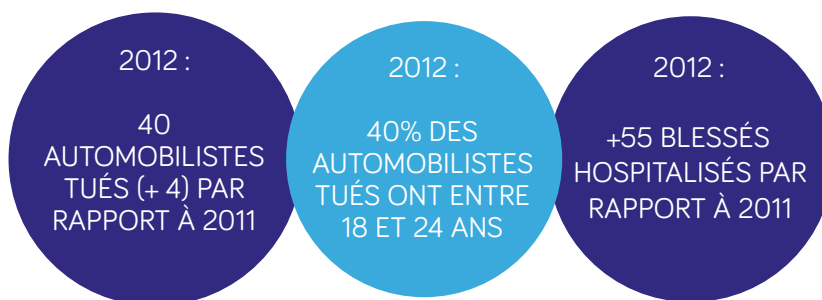
par celle des 18-24 ans (25 %). Ces deux tranches d'âges représentent 2/3 des victimes graves.

En France⁽¹⁾, les motocyclettes totalisent 2,7 millions de véhicules soit 74 % du parc total des deux-roues motorisés en circulation.

⁽¹⁾ Source : Commissariat général au développement durable. Étude "Les deux-roues motorisés en France en 2012" (Parution Mars 2013)



Les automobilistes



Les accidents

automobiliste	Nombre d'accidents impliquant un		Nombre de victimes automobilistes			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	hospitalisés	Gravité*	Part d'usagers tués**
2008	2 296	75	51	1 588	470	2,2	51,5%
2009	1 949	72	43	1 332	376	2,2	39,4%
2010	1 617	57	36	935	324	2,2	42,4%
2011	1 685	59	36	963	313	2,1	44,4%
2012	1 642	56	40	986	368	2,4	49,4%
2008-2012	9 189	319	206	5 804	1 851	2,2	45,3%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 40 automobilistes tués sur un total de 81 décès = 49,4%)

Age des victimes

Automobilistes	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	4	16	7	7	5	1	40
hospitalisés	33	14	79	92	79	41	30	368
victimes graves	33	18	95	99	86	46	31	408
blessés légers	36	15	154	215	124	44	30	618
Total général	69	33	249	314	210	90	61	1026

Le nombre d'automobilistes tués (40) est supérieur (+4) à celui de 2011. Ce chiffre est en augmentation pour la première fois depuis 5 ans.

En 2012, les voitures sont impliquées dans 88 % des accidents corporels, et leurs usagers représentent 49 % de la mortalité routière.

Les jeunes âgés entre 18 et 24 ans sont particulièrement touchés avec 7 décès de plus par rapport à 2011.

En considérant le taux de tués selon l'âge, la tranche 18-24 ans se distingue nettement. Le ratio est de 6 tués pour 100 000 personnes, contre 1 pour 100 000 personnes âgées de 25-39 ans.

Le risque culmine en effet entre 18 et 24 ans avec 26 % des personnes tuées au niveau national et 23 % des blessés. Le nombre de victimes ne fait que décroître avec l'âge.

Les automobilistes sont les premiers bénéficiaires de la politique de sécurité routière menée depuis 2002. Avec l'arrivée des nouvelles technologies, force est de constater l'emploi fréquent d'outils favorisant la distraction des conducteurs. Une commission spécifique au sein du CNSR a été créée pour proposer des recommandations sur ce sujet.



Les usagers poids-lourds

ENVIRON
100 ACCIDENTS
PAR AN
DEPUIS 2010

2 FOIS MOINS
D'ACCIDENTS
MORTELS QU'EN
2011

2012 :
MÊME NOMBRE
DE BLESSÉS
HOSPITALISÉS
QU'EN 2011 (6)

Les accidents

usager PL	Nombre d'accidents impliquant		Nombre de victimes usagers PL			Taux et proportion	
	Accidents corporels	Accidents mortels	tués	blessés	dont hospitalisés	Gravité *	Part d'usagers tués **
2008	206	11	1	44	8	0,5	1,0%
2009	131	13	0	32	6	0,0	0,0%
2010	115	17	3	43	26	2,6	3,5%
2011	108	14	0	29	6	0,0	0,0%
2012	102	7	0	27	6	0,0	0,0%
2008-2012	662	62	4	175	52	0,6	0,9%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2010, 3 usagers PL tués sur un total de 85 décès = 3,5 %)

Age des victimes

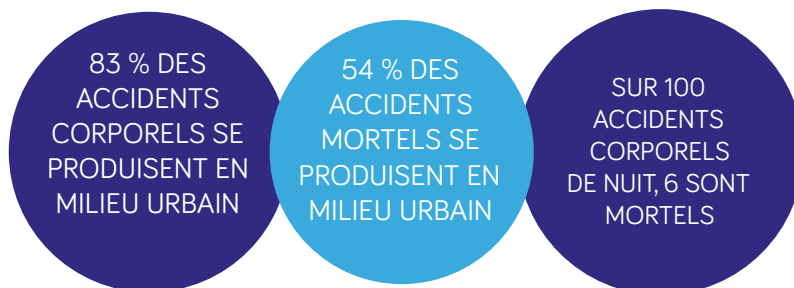
Usagers PL	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	0	0	0	0	0	0	0
hospitalisés	0	0	0	4	2	0	0	6
victimes graves	0	0	0	4	2	0	0	6
blessés légers	2	0	4	11	3	1	0	21
Total général	2	0	4	15	5	1	0	27

Aucun décès parmi les usagers poids-lourd n'a été enregistré en 2012. Tous les indicateurs sont en baisse, aussi bien en terme d'accidents, de victimes conducteurs, ou passagers de poids-lourds.

Le nombre total des usagers tués à l'occasion d'un accident impliquant un poids-lourd baisse significativement cette année, avec 7 personnes tuées contre 16 en 2011. Leur part a également nettement diminuée. Elle représentait 20 % des personnes tuées en 2010 et 2011, ramenée à 9 % en 2012.

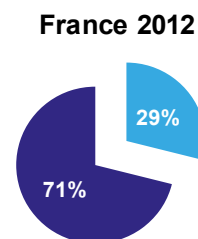
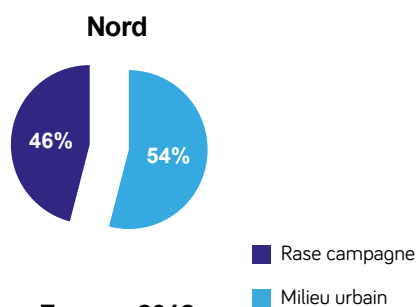
En 2013, un dispositif de différenciation des vitesses autorisées pour les poids lourds à 80 km/h et les véhicules légers à 90 km/h dans l'agglomération lilloise a été mis en place. Il s'inscrit dans l'ensemble des actions menées par l'Etat et les collectivités pour améliorer la sécurité routière et les conditions de circulation.



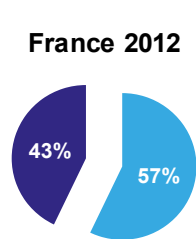
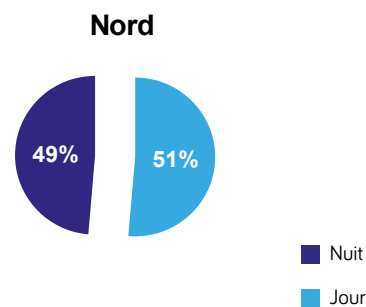


	2012	Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	316	34	37	407	236
	Urbain de - 5 000 hab	138	12	14	172	97
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	417	10	10	523	206
	Urbain + de 20 000 hab	991	18	20	1193	454
	Total	1862	74	81	2295	993
Luminosité	Nuit	631	36	41	793	356
	Jour	1 231	38	40	1 502	637
	Total	1 862	74	81	2 295	993

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée



Répartition des accidents mortels selon la luminosité



Dans le département du Nord, les accidents mortels se répartissent plutôt en zone urbaine (54 %). Du fait de la forte urbanisation du département, cette part est différente du reste du territoire français (72% des accidents mortels se déroulent en rase campagne en France). Dans le Nord, la part des accidents corporels se produisant en agglomération de plus de 20 000 habitants augmente de 1 point en 2012 (53 % contre 52 % en 2011).

Les accidents mortels se produisent à une courte majorité

(51 %) de jour. La part des accidents mortels se produisant de nuit augmente de 2 points en 2012 (49 % contre 47 % en 2011).

Au niveau national la répartition est identique à celle observée en 2011. Cependant, la gravité des accidents reste plus élevée la nuit.

Récemment, une étude réalisée au niveau national montre que le passage à l'heure d'hiver engendre un sur-risque d'accident pour les piétons et les cyclistes, en période nocturne.

ACCIDENTALITÉ

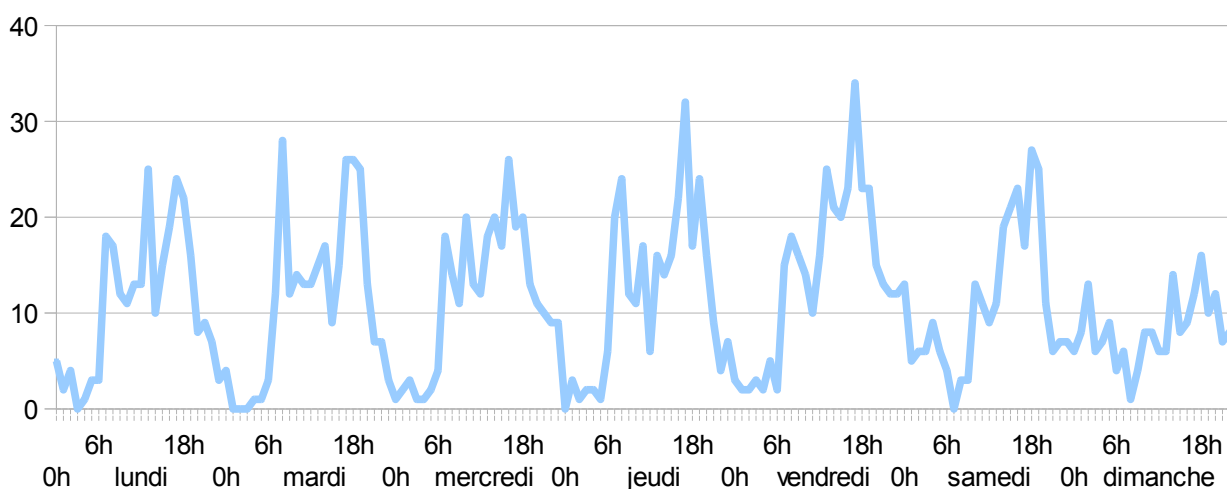
TEMPORELLE

page 16



Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	163	10	11	202	78
Février	121	4	4	155	65
Mars	147	4	4	196	81
Avril	130	4	5	157	62
Mai	158	7	9	202	89
Juin	154	5	7	185	90
Juillet	140	9	9	164	73
Août	135	5	6	165	81
Septembre	193	9	9	239	103
Octobre	183	3	3	222	98
Novembre	156	5	5	185	86
Décembre	182	9	9	223	87
Total	1862	74	81	2295	993

Répartition hebdomadaire et horaire - Année 2012

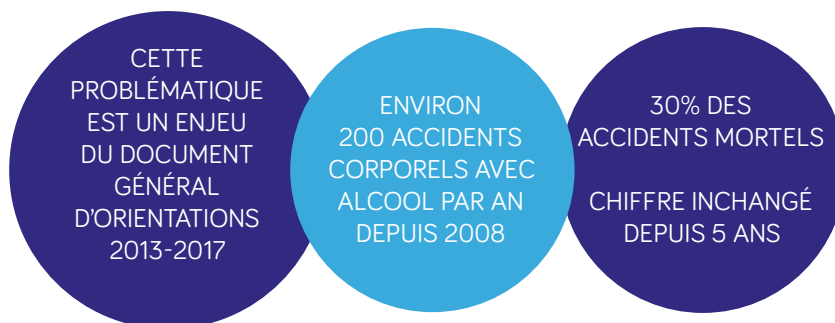


L'année 2012 se distingue par une plus forte accidentalité en automne sur les 4 derniers mois, avec 38 % des accidents contre 30 % et 32 % pour les 2 premiers quadrimestres. C'est une différence à remarquer par rapport à 2011, dont l'accidentologie était plus prononcée au printemps. Le pic des accidents se situe dans la tranche horaire 18h-

19h, avec un trafic chargé couplé au facteur fatigue des conducteurs. Il est encore plus marqué le vendredi. Le pic du mercredi après-midi observé en 2011, s'est estompé. La cause « malaise - fatigue » apparaît dans 8 % des accidents mortels sur l'ensemble du réseau national. Il est même l'un des principaux facteurs d'accident sur les autoroutes.

ACCIDENTALITÉ

AVEC UNE ALCOOLÉMIE ILLÉGALE



	Accidents corporels	Accidents corporels au taux connu ¹	Accidents corporels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents corporels avec alcool Nord	Part des accidents corporels avec alcool France
2008	2620	2125	225	10,6%	10,0%
2009	2245	1726	184	10,7%	10,5%
2010	1841	1485	175	11,8%	10,5%
2011	1934	1497	200	13,4%	10,6%
2012	1862	1441	201	13,9%	10,4%
2008-2012	10502	8274	985	11,9%	10,4%

Nota: Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels où les mesures de dépistage sur les conducteurs sont connues (exemple : en 2012, 201 accidents corporels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 1441 accident à taux connu, donne une part de 13,9 % de l'ensemble des accidents corporels à taux connu)

	Accidents mortels	Accidents mortels au taux connu ¹	Accidents mortels avec alcoolémie illégale ²	Part des accidents mortels avec alcool Nord	Part des accidents mortels avec alcool France
2008	90	71	30	42,3%	28,6%
2009	102	70	15	21,4%	29,7%
2010	79	60	14	23,3%	30,3%
2011	78	61	19	31,1%	30,0%
2012	74	65	19	29,2%	30,0%
2008-2012	423	327	97	29,7%	29,7%

Nota: Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents mortels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents mortels où les mesures de dépistage sur les conducteurs sont connues.
Exemple : en 2012, 19 accidents mortels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 65 accidents à taux connu, donne une part de 29,2 % de l'ensemble des accidents mortels à taux connu).

Après une baisse sensible enregistrée en 2009 et 2010, le nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur en alcoolémie illégale augmente pour la deuxième année consécutive (201 sinistres en 2012, 200 en 2011). La part des accidents corporels avec un conducteur alcoolisé augmente continuellement depuis 2008.

L'alcoolémie positive d'un conducteur est présente, au niveau national, dans les accidents causant 30,9 % des personnes tuées sur la route.

En France, la proportion d'accidents corporels avec alcool s'est

stabilisée autour de 10 % depuis 5 ans. La part des accidents mortels avec alcool reste toujours à un niveau élevé, et peu évolutif depuis 2008.

Cependant, les tests relatifs aux stupéfiants sont en cours de déploiement et de perfectionnement. Les contrôles collectés en 2012 montrent que 14,5 % des décès surviennent dans des accidents impliquant un conducteur consommateur. Conduire après avoir consommé du cannabis multiplie par 2 le risque d'être responsable d'un accident mortel. Le risque est multiplié par 14 en cas de consommation conjointe de cannabis et d'alcool.

⁽¹⁾ Alcoolémies connues : Conducteurs dont le taux d'alcool a pu être mesuré.

⁽²⁾ Alcoolémies illégales : Taux d'alcool du conducteur \geq à 0,5 grammes par litre de sang

ACCIDENTALITÉ

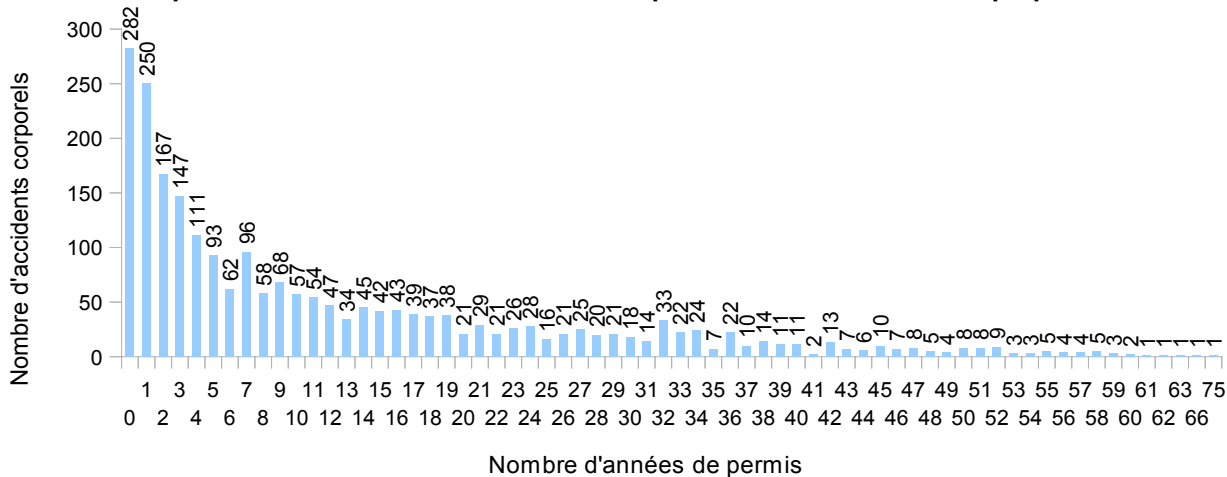
SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS

LA PREMIÈRE ANNÉE DE PRATIQUE DE LA CONDUITE EST LA PLUS DANGEREUSE

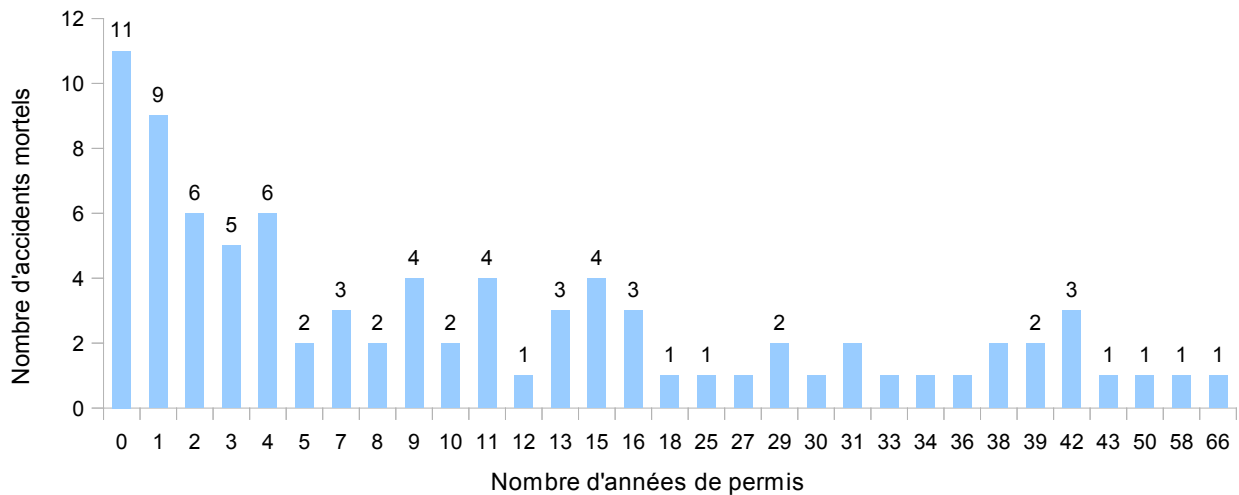
532 ACCIDENTS CORPORELS (29%) AU COURS DES 2 PREMIÈRES ANNÉES DE PRATIQUE

20 ACCIDENTS MORTELS (27%) AU COURS DES 2 PREMIÈRES ANNÉES

Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués - Année 2012



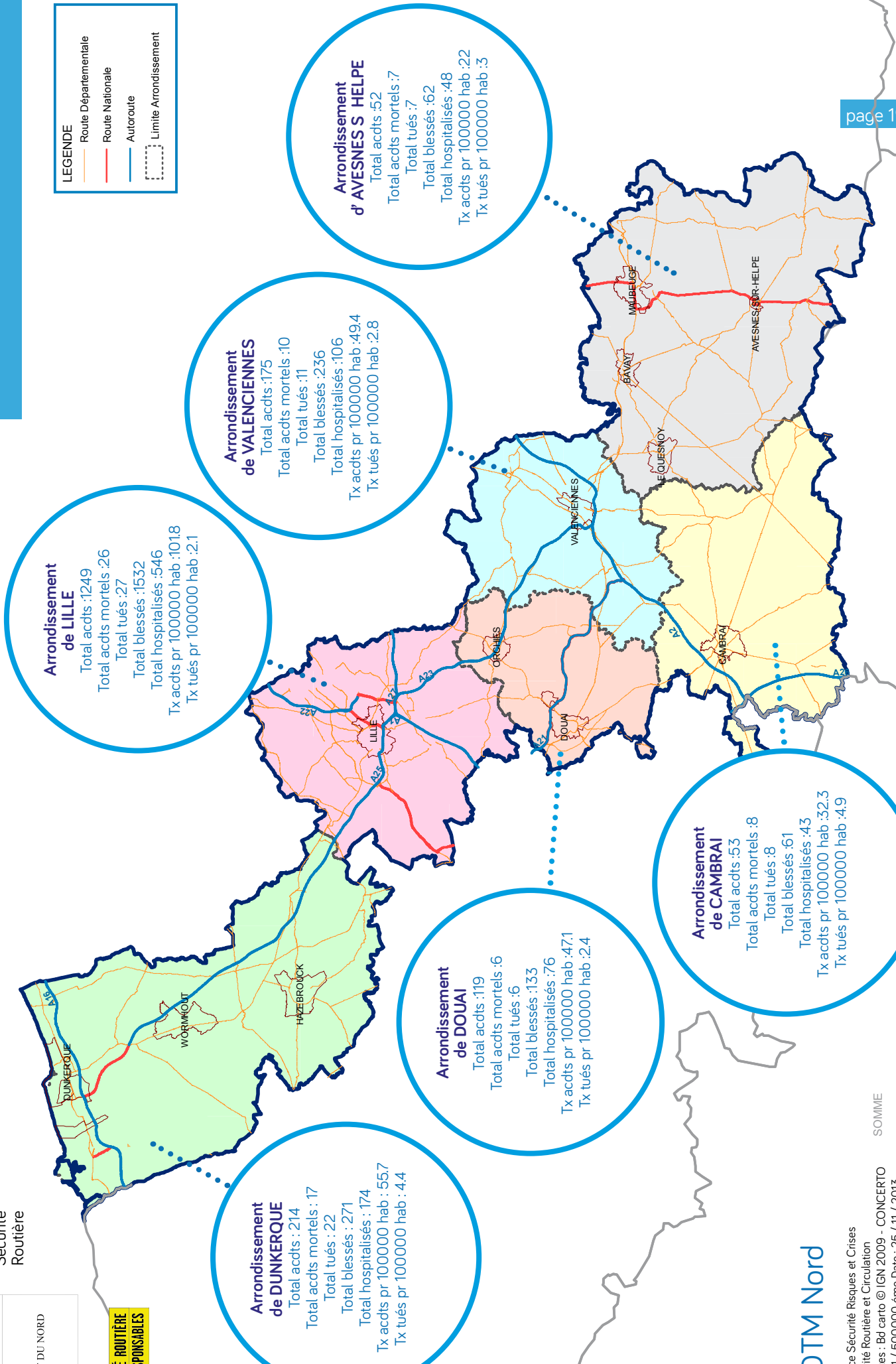
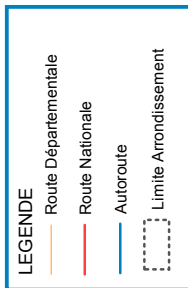
Accidents mortels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués - Année 2012



Le pic d'accidents corporels et mortels est observé dans la première et deuxième année d'obtention du permis de conduire. L'inexpérience de la conduite reste encore cette année une des causes majeures des accidents de la route. Les chiffres le confirment avec 29 % des accidents corporels et 27 % des accidents mortels, impliquant des conducteurs novices de moins de 2 ans de permis.

Après leur réussite à l'examen du permis de conduire, les nouveaux conducteurs doivent réaliser qu'il n'est pas forcément acquis à titre définitif. En ce sens, depuis le 1er Mars 2004 le permis de conduire nouvellement obtenu est restreint à 6 points, avant d'atteindre progressivement sur 2 ans un total de 12 points.





Arrondissement de DUNKERQUE

Total acdts : 214
Total acdts mortels : 17
Total tués : 22
Total blessés : 271
Total hospitalisés : 174
Tx acdts pr 100000 hab : 55.7
Tx tués pr 100000 hab : 4.4

Arrondissement de LILLE

Total acdts : 1249
Total acdts mortels : 26
Total tués : 27
Total blessés : 1532
Total hospitalisés : 546
Tx acdts pr 100000 hab : 101.8
Tx tués pr 100000 hab : 2.1

Arrondissement de VALENCIENNES

Total acdts : 175
Total acdts mortels : 10
Total tués : 11
Total blessés : 236
Total hospitalisés : 106
Tx acdts pr 100000 hab : 49.4
Tx tués pr 100000 hab : 2.8

Arrondissement de DOUAI

Total acdts : 119
Total acdts mortels : 6
Total tués : 6
Total blessés : 133
Total hospitalisés : 76
Tx acdts pr 100000 hab : 47.1
Tx tués pr 100000 hab : 2.4

Arrondissement d'AVESNES S HELPE

Total acdts : 52
Total acdts mortels : 7
Total tués : 7
Total blessés : 62
Total hospitalisés : 48
Tx acdts pr 100000 hab : 22
Tx tués pr 100000 hab : 3

Arrondissement de CAMBRAI

Total acdts : 53
Total acdts mortels : 8
Total tués : 8
Total blessés : 61
Total hospitalisés : 43
Tx acdts pr 100000 hab : 32.3
Tx tués pr 100000 hab : 4.9

LE FICHIER ACCIDENT

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

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

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

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

LES OBJECTIFS DE L'OBSERVATOIRE

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

1. La connaissance de l'insécurité routière
L'ODSR est chargé de la qualité globale des données en terme d'exhaustivité de la base accidents. Pour cela, il s'appuie sur le logiciel Concerto© (applicatif S.I.G. Système d'Information Géographique) et l'application Portail Accidents (serveur Web).
2. L'analyse de l'accidentologie au niveau départemental
L'ODSR contribue à améliorer la connaissance de l'accidentologie au niveau du département en réalisant entre autres des diagnostics, des évaluations des actions menées au niveau local, mais également en cherchant à améliorer les méthodologies d'analyse.
3. La diffusion de la connaissance
Périodiquement, l'ODSR réalise des productions en valorisant et diffusant une compilation des données qu'il recense. La synthèse des statistiques fait l'objet de bulletins de suivi mensuels et d'un bilan annuel.

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

Le bilan 2012 présente les caractéristiques générales des accidents survenus dans le département du Nord et amorce une analyse globale des enjeux locaux : l'alcool, les jeunes de 15 à 24 ans, les deux-roues motorisés, les cyclistes et la cohabitation entre les transports de marchandises de + de 3,5 t et les usagers vulnérables.

Les informations figurant dans ce bilan sont fondées sur l'usage de la statistique, reposant d'une part sur la collecte des données, d'autre part, sur le traitement et l'interprétation de ces données.