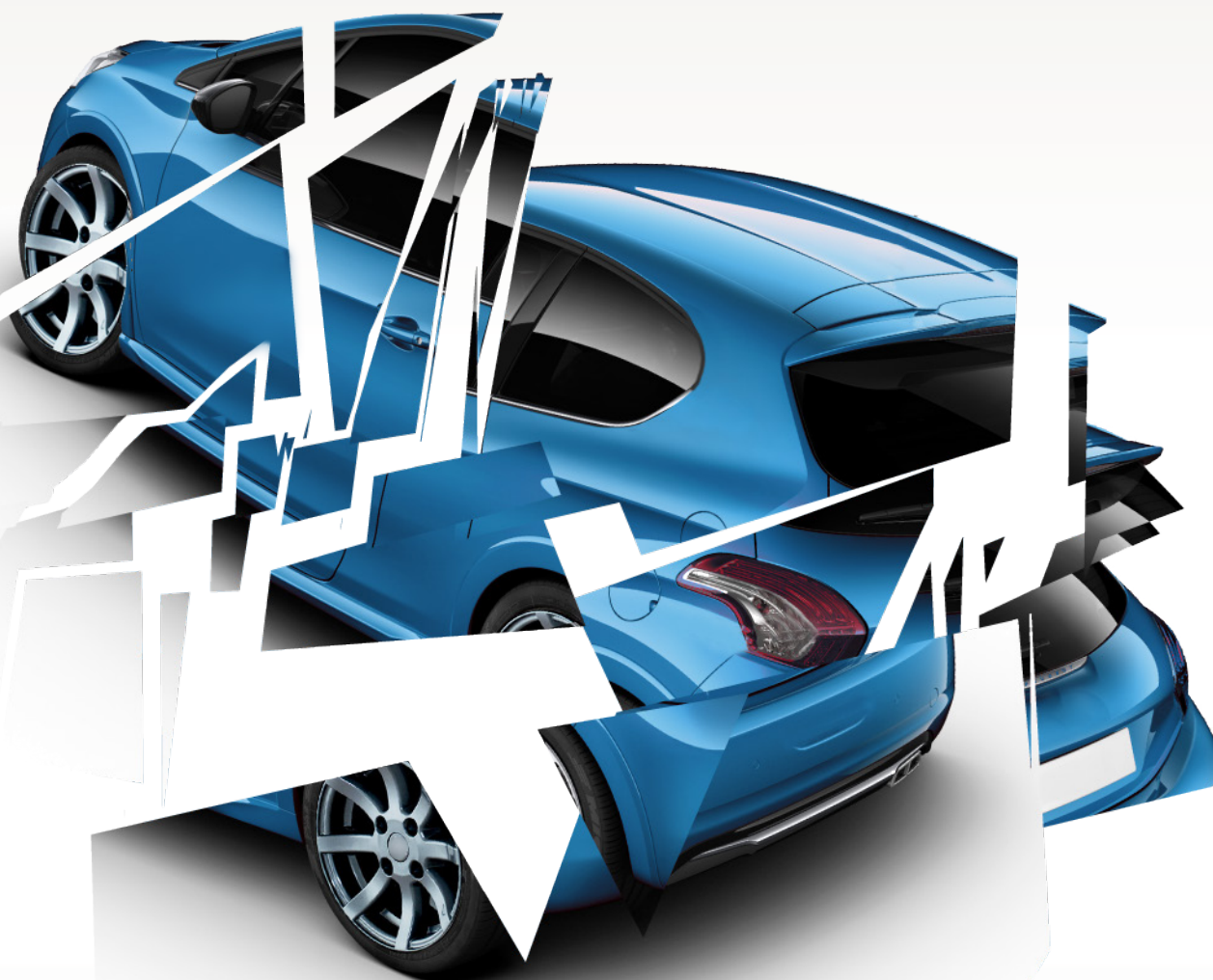


La sécurité routière dans le Département du Nord

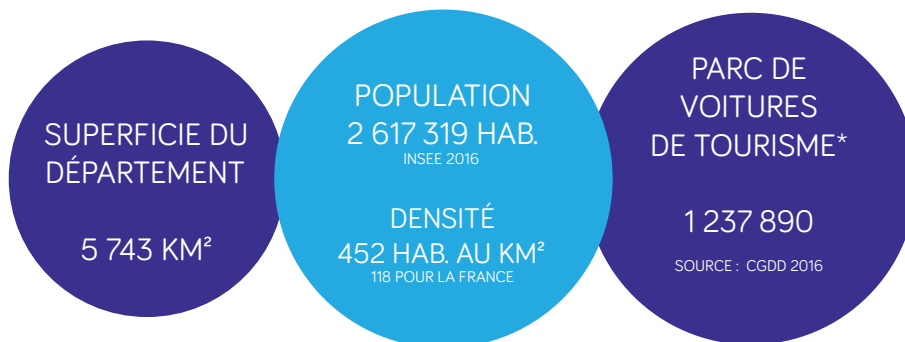
Bilan 2016



PRÉFET DU NORD

ODSR
Observatoire
Départemental
de Sécurité
Routière

SÉCURITÉ ROUTIÈRE
TOUS RESPONSABLES



*Véhicules d'un âge inférieur ou égale à 15 ans au 1er janvier 2016 (Source - Statistiques du Commissariat Général au Développement Durable - CGDD)

Longueur de réseau au 01/01/2016 (Source INSEE)	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	5 257
Voies communales	10 336

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

DÉFINITIONS

Un accident corporel de la circulation routière :

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

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

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

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

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



ANNÉE 2016

ÉLÉMENTS MARQUANTS

page 4

Données ATBH* 2012 - 2016

EN 5 ANS
LE TAUX DE GRAVITÉ
EST QUASIMENT
MULTIPLIÉ PAR 2

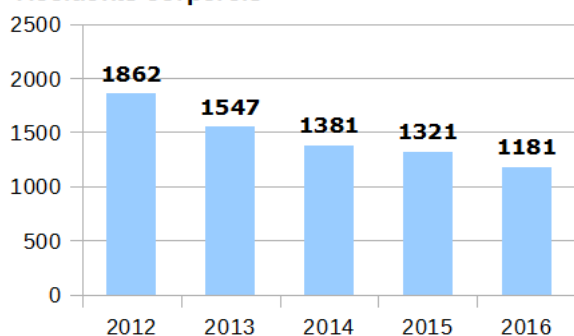
+ 5 TUÉS
ENTRE
2016
ET
2015

+ 12 ACCIDENTS
MORTELS ENTRE
2016
ET
2015

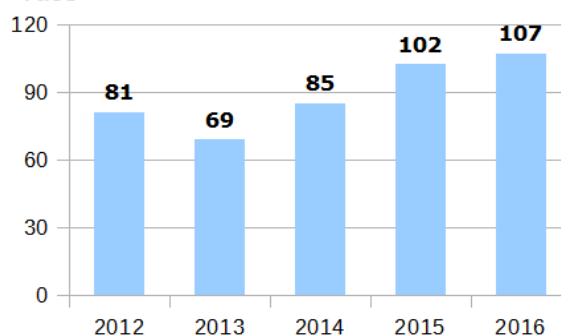
	Accidents Corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessées	dont Hospitalisées	Gravité*
2012	1 862	74	81	2 295	993	4,4
2013	1 547	64	69	1 950	844	4,5
2014	1 381	81	85	1 728	918	6,2
2015	1 321	92	102	1 602	993	7,7
2016	1 181	104	107	1 364	834	9,1
2012-2016	7 292	415	444	8 939	4 582	6,1

* gravité : nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

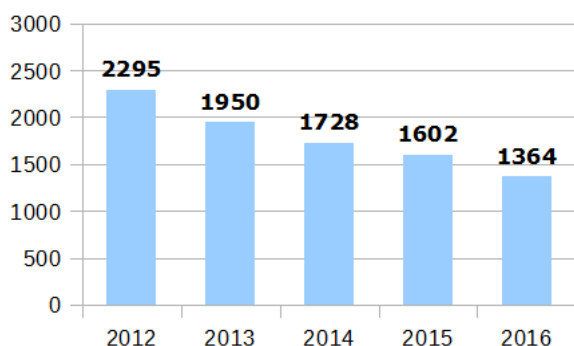
Accidents corporels



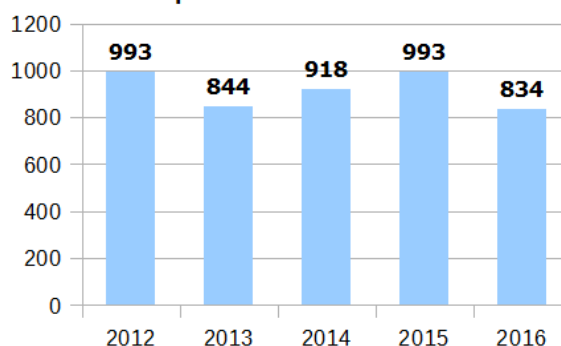
Tués



Blessés



Blessés hospitalisés

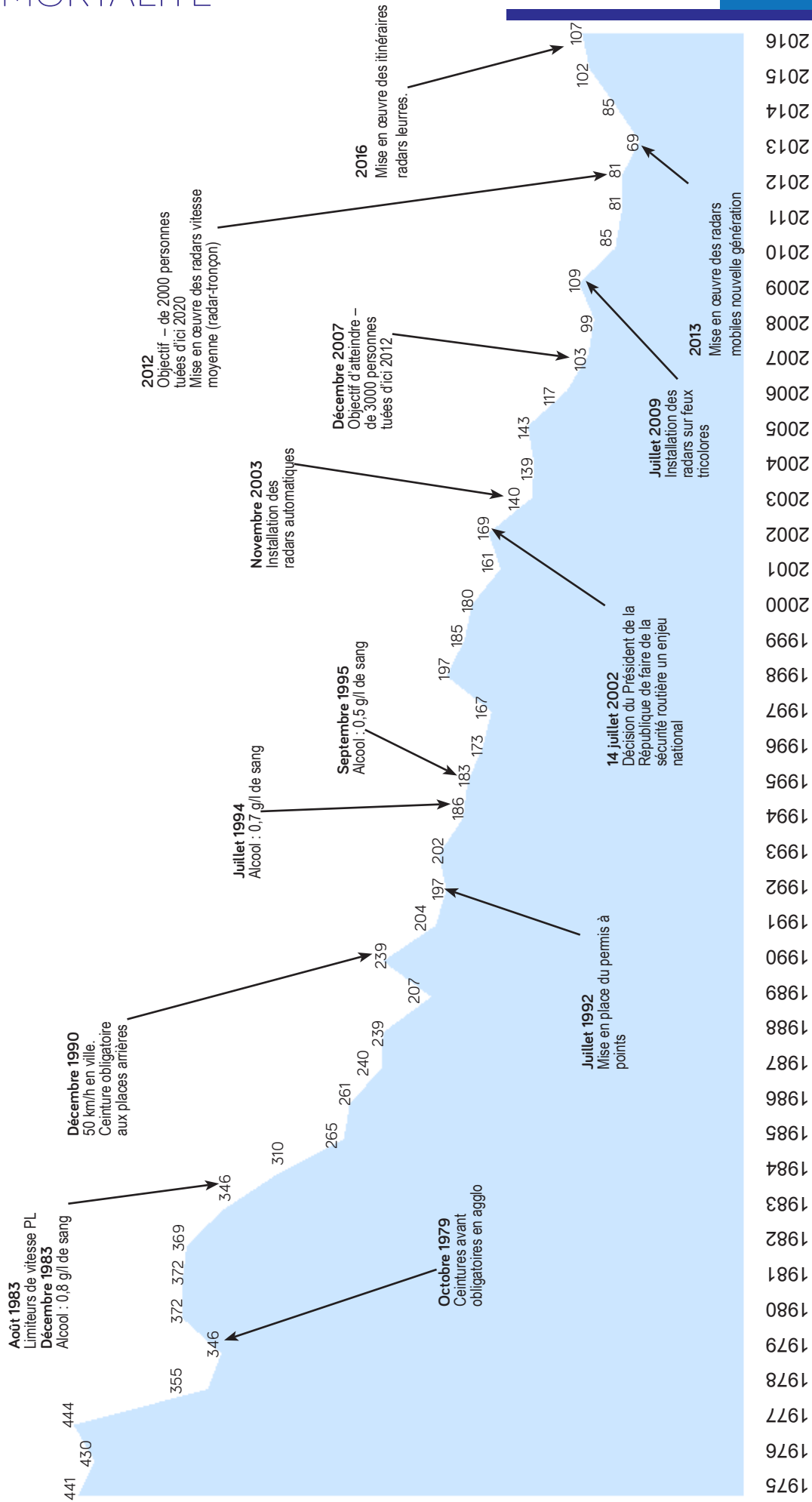


* ATBH : Accidents - Tués - Blessés - Blessés Hospitalisés (+ de 24h)

Le département du Nord enregistre pour la deuxième année consécutive une augmentation du nombre de personnes tuées. Comparé à 5 autres départements similaires, 2 départements enregistrent une augmentation du nombre de tués dont le Nord avec 107 personnes décédées en 2016, soit 5 victimes supplémentaires par rapport à 2015.

La baisse du nombre d'accidents corporels associés à la hausse du nombre de tués provoque l'augmentation du taux de gravité qui atteint 9 tués pour 100 accidents (8 en 2015). Les autres indicateurs sont en baisse. Après une hausse de 8 % enregistré en 2015, le nombre de blessés hospitalisés diminue de 16 %. Au niveau national, les accidents, les tués, les blessés et blessés hospitalisés augmentent légèrement (respectivement +1,6 %, +0,5 %, +2,6 %, +2,2 %).

ÉVOLUTION DE LA MORTALITÉ



La mortalité routière a augmenté de 3,5% en 2014 et de 2,3% en 2015. Une légère hausse de 0,5% est enregistrée en 2016. 3 477 personnes sont décédées sur les routes de France métropolitaine, soit 16 personnes de plus qu'en 2015.

Un relâchement des comportements des usagers de la route est notamment mis en avant par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR), pour expliquer la hausse continue de la mortalité routière. Face à un bilan préoccupant, un plan d'urgence de 26 mesures a été établi pour la sécurité routière, dont 19 ont déjà été mises en œuvre. L'objectif fixé reste bien de descendre en dessous des 2 000 tués sur nos routes à l'horizon 2020. Il ne pourra être tenu que si deux éléments indissociables sont réunis : la responsabilité des conducteurs et l'action déterminée des pouvoirs publics.

ACCIDENTALITÉ PAR TRANCHE D'ÂGE

page 6

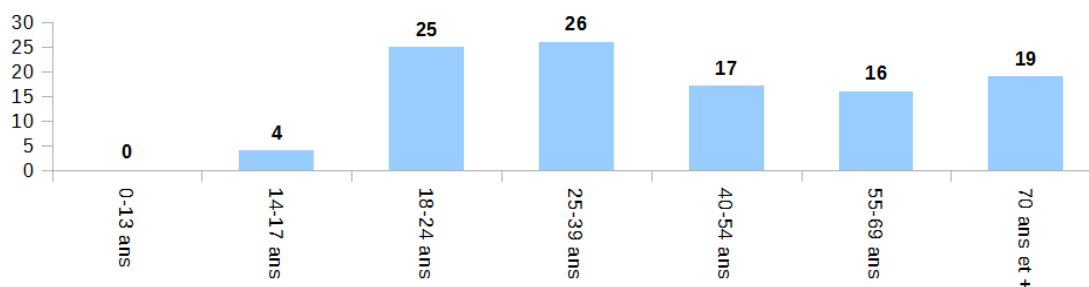
LA
MORTALITÉ DES
25-39 ANS
COMPTE 9 TUÉS
DE PLUS
QU'EN 2015

29 TUÉS SONT ÂGÉS
ENTRE
14 ET 24 ANS
(28 EN 2015)

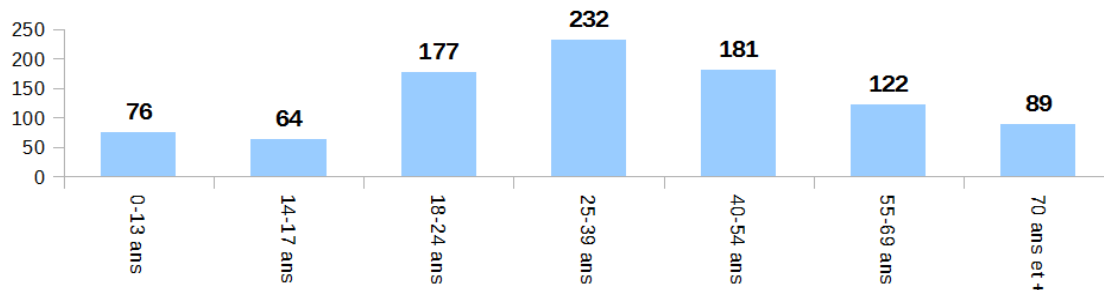
6 VICTIMES
GRAVES
SUR 10
SONT ÂGÉES DE
MOINS DE 40 ANS

2016	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	4	25	26	17	16	19	107
Blessés hospitalisés	76	60	152	206	164	106	70	834
Victimes graves	76	64	177	232	181	122	89	941
Blessés légers	49	31	138	152	93	50	17	530
Total général	125	95	315	384	274	172	106	1471

Répartition des tués par tranche d'âge



Répartition des victimes graves par tranche d'âge



En 2016, les 4 tranches d'âge, 14-17 ans, 18-24 ans, 25-39 ans et 70 ans et plus se distinguent par l'augmentation du nombre de tués (respectivement +1, +2, +9 et +5). Le nombre de jeunes tués augmente, totalisant 40 tués âgés entre 18 et 30 ans contre 28 en 2015. La mortalité des tranches d'âges médiane 40-54 ans et 55-69 ans recule alors que la mortalité seniors des 70 ans et plus augmente à nouveau. Le nombre de tués âgés entre 55 et 69 ans baisse pour la première fois depuis 5 ans.

L'année 2016 se démarque par une augmentation du nombre de

jeunes personnes décédées. Contrairement aux 2 années précédentes, le nombre de personnes tuées âgées de moins de 40 ans (55) est supérieur à celui des personnes décédées de plus de 40 ans (52).

Le nombre global de victimes graves baisse de 14 % entre 2016 et 2015. La diminution est portée par la baisse du nombre de blessés hospitalisés. Seule les seniors de la tranche d'âge 70 ans et plus connaissent une augmentation annuelle du nombre de blessés hospitalisés entre 2016 et 2015 (+13).

Les seniors de 75 ans et plus présentent un sur-risque routier, alors que la durée moyenne de leurs déplacements quotidiens baisse avec l'âge. Elle est de 50 mn pour les 60-74 ans et de 28 mn pour les 75 ans et plus.

Source : Piétons, seniors et aménagement de la voirie en milieu urbain, rapport d'étude, Cerema, juin 2016



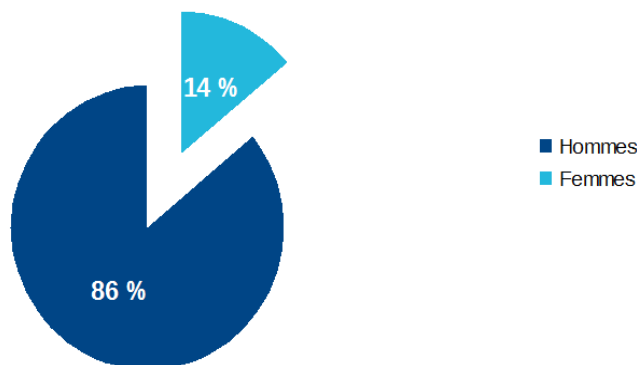
ACCIDENTALITÉ

SELON LE SEXE

- LA MORTALITÉ MASCULINE S'ACCROÎT EN 2016 (+ 20 TUÉS)
- LA MORTALITÉ FÉMININE EST DIVISÉE PAR 2
- LA MOITIÉ DES PASSAGERS TUÉS SONT ÂGÉS DE MOINS DE 24 ANS

Nombre total de tués	Hommes	% Tués	Femmes	% Tués
2012	57	70%	24	30%
2013	53	77%	16	23%
2014	64	75%	21	25%
2015	72	71%	30	29%
2016	92	86%	15	14%
Total	338	76%	106	24%

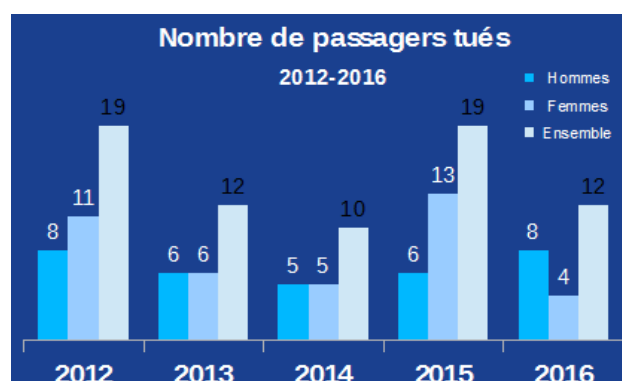
Répartition de la mortalité par sexe -2016



En 2016, la part de femmes décédées chute de 15 points par rapport à 2015. Le nombre de personnes décédées de sexe masculin augmente fortement avec 20 décès supplémentaires. Les hommes constituent 9 conducteurs tués sur 10 (67/73) contre 50 sur 63 en 2015.

Répartition de la mortalité des passagers selon le sexe -2016

Passagers tués	Hommes	Femmes	Ensemble
2012	8	11	19
2013	6	6	12
2014	5	5	10
2015	6	13	19
2016	8	4	12
Ensemble	33	39	72



12 passagers sont tués cette année contre 19 en 2015. Contrairement aux autres années les passagers tués sont majoritairement des hommes.

En tant que passagers, les jeunes âgés entre 18 et 24 ans sont les plus touchés avec 5 passagers tués sur 12.

Les responsabilités présumées dans les accidents corporels sont voisines : 45% pour les conducteurs et 42% pour les conductrices. Par contre, il est constaté une forte prédominance des hommes en cas de blessures ou d'accidents mortels (77%).

Source : Observatoire national interministériel de la sécurité routière (ONISR) - 2010.



ACCIDENTALITÉ

PAR CATÉGORIES D'USAGERS

page 8

TAUX DE GRAVITÉ
LE PLUS ÉLEVÉ : LES
MOTOS
10 TUÉS POUR 100
ACCIDENTS

LES PIÉTONS
SONT
GRAVEMENT BLESSÉS
7 FOIS SUR 10

POUR
LA PREMIÈRE FOIS
MOINS DE
100 ACCIDENTS
DE CYCLISTE

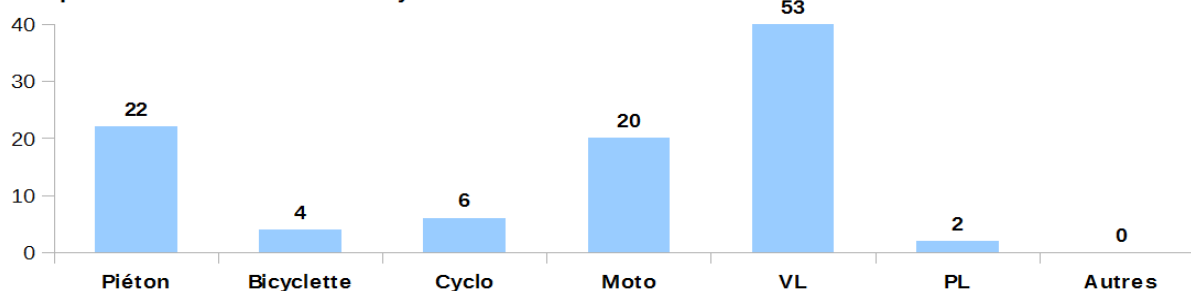
2016	Accidents corporels*	Part d'accidents corporels	Personnes tuées	Part des personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés	Taux de gravité
Piéton	322	27%	22	21%	319	223	6,8
Bicyclette	97	8%	4	4%	89	58	4,1
Cyclo	119	10%	6	6%	119	76	5,0
Moto	203	17%	20	19%	191	127	9,9
Véhicule léger	1 032	87%	53	50%	617	329	5,1
Poids-Lourds**	64	5%	2	2%	17	13	3,1
Autres***	29	2%	0	0%	12	8	0,0
Ensemble	1 181	100%	107	100%	1 364	834	9,1

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

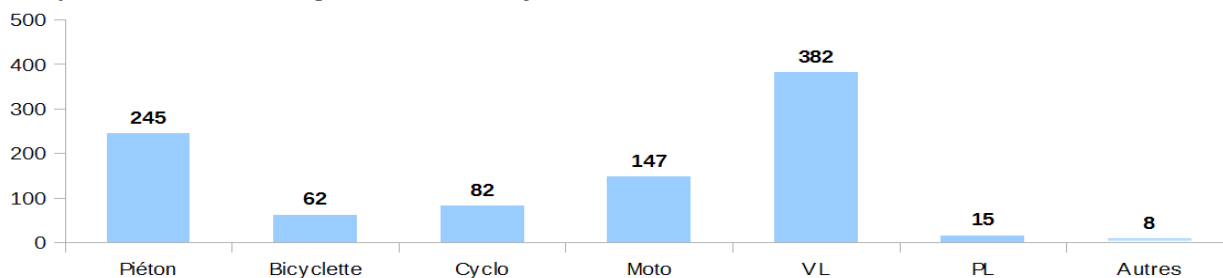
** Nota : Les véhicules pris en compte sont tous les véhicules > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) de transports de marchandises.

*** Les véhicules de transports de personnes > à 3,5 tonnes de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC) sont inclus dans cette catégorie.

Répartition des tués selon le moyen de locomotion



Répartition des victimes graves selon le moyen de locomotion



Parmi les catégories d'usagers ce sont les motocyclistes qui connaissent l'augmentation la plus forte (+33 %), avec 20 décès contre 15 en 2015. Le nombre de tués augmente légèrement pour les piétons (+2), les cyclomoteuristes (+1), et les poids-lourds (+1). Le nombre d'automobilistes tués est identique à celui de 2015. Seule la mortalité cycliste recule en 2016 (-3).

La mortalité des usagers vulnérables (piétons, cyclistes, cyclomoteuristes, motocyclistes) avec 52 décès contre 47 en 2015 et 52 en 2014 repart à la hausse.

Concernant les victimes graves, les cyclistes sont les usagers qui connaissent le recul le plus important entre 2016 et 2015 (-23 %).

Les piétons

BAISSE SIGNIFICATIVE DU NOMBRE D'ACCIDENTS DE PIÉTONS (-21%)

2 DÉCÈS DE PLUS QU'EN 2015

1/3 DES FEMMES TUÉES (15) SONT DES PIÉTONNES (5)

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*
2012	496	18	18	507	255	3,6	22%
2013	429	10	10	466	201	2,3	14%
2014	374	26	26	369	215	7,0	31%
2015	406	20	20	412	258	4,9	20%
2016	322	22	22	319	223	6,8	21%
2012-2016	2027	96	96	2073	1152	4,74	0,22

* Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2010, 16 piétons tués sur un total de 85 décès = 19 %)

Age des victimes

Piétons	0-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-39 ans	40-54 ans	55-69 ans	70 ans et +	Total
tués	0	1	1	5	3	2	10	22
hospitalisés	46	17	17	26	31	41	45	223
victimes graves	46	18	18	31	34	43	55	245
blessés légers	24	11	12	18	15	11	5	96
Total général	70	29	30	49	49	54	60	341

L'année 2016 connaît une hausse de la mortalité piétonne avec 2 décès supplémentaires par rapport à 2015. La part de tués piétons augmente de 1 point (21 % en 2016 contre 20 % en 2015).

Après l'augmentation de 2015, l'année 2016 enregistre une baisse de 21 % du nombre d'accident corporel impliquant un piéton. Ils représentent en 2016 27 % des accidents contre 31 % en 2015, infirmant la tendance observée ces 5 dernières années.

Cette baisse du nombre d'accidents corporels associé à la hausse de la mortalité, provoque une augmentation du taux de gravité atteignant près de 7 piétons tués pour 100 accidents.

La mortalité piétonne touche majoritairement les seniors (70 et plus ; 10 tués) puis les 25-39 ans (5 tués).

La tranche d'âge seniors est la seule à connaître une aggravation de 2 indicateurs (tués et blessés hospitalisés). La mortalité piétonne des seniors est doublée par rapport à 2015 et ils totalisent 14 blessés hospitalisés supplémentaires. Leur part représente 18 % des victimes graves contre 10 % en 2015.

Les piétons de la tranche d'âge 0-13 ans constituent le plus grand nombre de victimes (70) et victimes graves (46). Les piétons représentent plus de la moitié des victimes âgées entre 0 et 13 ans.

En 2016, 64 % des piétons tués en France sont des hommes, alors qu'ils marchent moins que les femmes tant en distance parcourue qu'en temps passé.

Source : Enquête Nationale Transports et Déplacements, 2008.



Les cyclistes

3 CYCLISTES
TUÉS DE MOINS
QU'EN 2015

LA
MORTALITÉ
TOUCHE
LES 14-24 ANS
OU BIEN LES PLUS
DE 55 ANS

LA MORTALITÉ
RECULE
POUR LA
PREMIÈRE FOIS
DEPUIS 2013

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*
2012	177	8	8	172	66	4,5	10%
2013	131	2	2	127	56	1,5	3%
2014	100	6	6	94	55	6,0	7%
2015	123	7	7	110	74	5,7	7%
2016	97	4	4	89	58	4,1	4%
2012-2016	628	27	27	592	309	4,3	6%

* 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

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	1	5	3	2	10	22
hospitalisés	46	17	17	26	31	41	45	223
victimes graves	46	18	18	31	34	43	55	245
blessés légers	24	11	12	18	15	11	5	96
Total général	70	29	30	49	49	54	60	341

4 cyclistes sont décédés en 2016 contre 7 en 2015. C'est un résultat inférieur la moyenne des cyclistes tués sur les 5 dernière années (5). Cependant, la mortalité cycliste est plus importante entre la période 2007-2011 (25 tués) et la période 2012-2016 (27 tués).

Le nombre d'accidents corporels les impliquant passe pour la première fois sous le seuil de 100 avec 26 accidents de moins qu'en 2015. La proportion d'accidents (8,5 % en moyenne sur 5 ans) impliquant un cycliste évolue peu entre 2012 et 2016.

L'ensemble des indicateurs sont en baisse par rapport à 2015.

Selon l'âge, le fort recul du nombre de victimes âgées entre 40 et 54 ans (divisé par 2), est essentiel dans la baisse globale de l'accidentalité cycliste observée en 2016.

L'accidentalité des autres tranches d'âge affiche des valeurs très proches de celles observées en 2015.

Sur la période 2011-2015, 1 178 enfants de moins de 12 ans ont été impliqués dans un accident de vélo, parmi lesquels 26 ont été tués, 442 ont été blessés hospitalisés, 665 ont été blessés légers et seulement 45 indemnes. 91 % de ces accidents et 85 % des décès se sont produits en agglomération (Source : ONISR, 2015).

Depuis le 22 mars 2017, le port du casque à vélo est obligatoire pour les enfants de moins de 12 ans aussi bien au guidon de leur vélo qu'en tant que passagers. Journal Officiel du 22 décembre 2016.



Les cyclomotoristes

LE NOMBRE
D'ACCIDENTS
BAISSE DE 15%

2 ACCIDENTS
MORTELS
SUPPLÉMENTAIRES
EN 2016

LA MOITIÉ
DES TUÉS SONT
TRENTENAIRES

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*
2012	306	5	4	326	153	1,3	5%
2013	233	7	7	247	123	3,0	10%
2014	182	5	5	182	107	2,7	6%
2015	140	5	5	135	86	3,6	5%
2016	119	7	6	119	76	5,0	6%
2012-2016	980	29	27	1 009	545	2,8	6%

* 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	1	2	3	0	0	0	6
hospitalisés	1	20	19	20	11	5	0	76
victimes graves	1	21	21	23	11	5	0	82
blessés légers	2	14	7	13	6	1	0	43
Total général	3	35	28	36	17	6	0	125

Les cyclomotoristes comptent un décès supplémentaire (6) par rapport à 2015 (5). La tranche 25-39 ans totalise le plus de tués avec 3 personnes âgées entre 30 et 40 ans. Entre 2016 et 2015 le nombre d'accidents impliquant un cyclomotoriste baisse de 15 %. La part d'accidents corporels (10 %) baisse chaque année depuis 5 ans. Par rapport à 2012, la part des accidents baisse de 6 points (16 %). La gravité augmente passant de 3,6 tués pour 100 accidents en 2015 à 5,0 en 2016 avec un taux quasiment multiplié par 5 en 5 ans.

La tranche d'âge 25-39 ans enregistre le plus de personnes tuées (3). C'est pour cette tranche d'âge le nombre de tués le plus élevé depuis 2011. La tranche d'âge 18-24 ans enregistre 2 personnes tuées et totalise le plus grand nombre de cyclomotoristes tués (10) entre 2012 et 2016.

Les victimes cyclomotoristes sont majoritairement âgées de moins de 24 ans (66 contre 59 pour les plus de 24 ans).

Les 14-24 ans représentent la majorité des blessés légers et graves et totalise le même nombre de tués que les plus de 25 ans. Proportionnellement à leur nombre (5 % de la population du département) les 14-17 ans sont les plus impliqués dans l'accidentalité cyclomotoriste. Ils totalisent (36) quasiment autant de victimes graves que les 25-39 ans, soit 26 % (+1 point ; 25 % en 2015).

La gravité la plus élevée est observée chez les 18-24 ans avec 21 victimes graves sur 28, soit 3 sur 4.

A compter du 1er juillet 2017, l'uniformisation de la taille de la plaque d'immatriculation sera généralisée à tous les 2RM, 3RM ou quadricycles non carrossés en circulation. Journal Officiel n°0291 du 15 décembre 2016.



Les motocyclistes

LE NOMBRE D'ACCIDENTS AUGMENTE POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 2012

35 % DES TUÉS ONT ENTRE 18 ET 24 ANS (30% EN 2015)

2016 TOTALISE 27 BLESSÉS LÉGERS SUPPLÉMENTAIRES

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*
2012	261	10	9	257	139	3,4	11%
2013	231	14	14	219	124	6,1	20%
2014	205	15	15	213	144	7,3	18%
2015	179	15	15	181	144	8,4	15%
2016	203	23	20	191	127	9,9	19%
2012-2016	1 079	77	73	1 061	678	6,8	16%

* 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	7	6	4	3	0	20
hospitalisés	4	3	23	45	38	12	2	127
victimes graves	4	3	30	51	42	15	2	147
blessés légers	1	1	18	24	16	4	0	64
Total général	5	4	48	75	58	19	2	211

La mortalité motocycliste augmente avec 5 personnes supplémentaires tuées. Le nombre d'accidents de moto augmente pour la première fois depuis 5 ans. Les motocyclistes sont impliqués dans 3 accidents mortels dans lesquelles un autre usager est décédé. La part des accidents de moto (17%) augmente de 2 points par rapport à 2015. La gravité très proche des 10 tués pour 100 accidents, augmente malgré l'augmentation du nombre d'accidents corporels (+24). Le nombre de blessés légers (64) augmente fortement (+73 %) par rapport à 2015 (37). Les jeunes motocyclistes (18-24 ans) sont les plus touchés. Leur mortalité s'accroît pour la deuxième année consécutive avec 2 tués supplémentaires (7 en 2016 et 5 en 2015). 6 motocyclistes tués sur 10 sont âgés entre 20 et 35 ans.

La tranche d'âge 25-39 ans totalise 2 fois plus de tués qu'en 2015. 7 motocyclistes âgés de plus de 40 ans sont décédés comme en 2015.

Tous les indicateurs sont en hausse concernant les motocyclistes âgés entre 25 et 39 ans. C'est une tendance complètement inverse au constat de 2015, dans lequel l'ensemble des indicateurs baissait par rapport à 2014. Cette tranche d'âge porte l'aggravation du bilan motocycliste avec un nombre de blessés légers multiplié par 2,2 par rapport à 2015.

Contrairement aux années précédentes le nombre de victimes de plus de 40 ans recule légèrement (79 en 2016 contre 82 en 2015).

Afin de limiter les blessures graves, le port de gants homologués*(étiquette CE) est obligatoire pour les usagers de deux-roues motorisés depuis le 20 novembre 2016

*Norme EN 13594, atteste que les équipements ont été soumis à 5 essais pour évaluer la résistance à l'arrachement, à l'abrasion, au déchirement, à la coupure et le système de maintien. Il existe 2 niveaux de protection :

niveau 1 parfaitement adapté aux usages urbain

niveau 2 pour un usage routier plus intensif (usage hors agglomération, intensif ou professionnel)



Les automobilistes

L'AUTOMOBILE EST PRÈS DE 9 ACCIDENTS SUR 10

23
AUTOMOBILISTES TUÉS DE PLUS QU'EN 2014

LES 18-24 ANS TOTALISENT LES PLUS DE TUÉS (14)

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*
2012	1 642	56	40	986	368	2,4	49%
2013	1 362	48	35	848	316	2,6	51%
2014	1 218	60	30	823	369	2,5	35%
2015	1 166	75	53	721	398	4,5	52%
2016	1 032	76	53	617	329	5,1	50%
2012-2016	5 388	239	158	3 378	1 451	2,9	38%

* nombre de personnes tuées pour 100 accidents corporels

** Les parts sont calculées par rapport au total général des tués (exemple: En 2012, 43 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	0	14	12	10	9	8	53
hospitalisés	21	15	82	97	63	35	16	329
victimes graves	21	15	96	109	73	44	24	382
blessés légers	15	4	91	87	51	28	12	288
Total général	36	19	187	196	124	72	36	670

Le nombre d'automobilistes tués est identique à celui de 2015. A ce titre, ils ne sont plus comme en 2015 les principaux contributeurs à l'augmentation de la mortalité routière dans le département. Ils sont toutefois impliqués dans un accident mortel supplémentaire (76 en 2016 contre 75 en 2015).

La mortalité automobiliste reste grave et bien supérieure aux 30 décès enregistrés en 2014. Le bilan reste comparable à celui de 2006 (54 tués) il y a 10 ans. La part des automobilistes tués recule de 1 point par rapport à 2015.

Le nombre total de victimes baisse significativement (670 personnes en 2016 contre 774 en 2015 ; -104), et encore plus fortement qu'entre 2015 et 2014 (-79). Ce constat est porté par la baisse du nombre de blessés légers déjà observée l'année dernière (-32 % en 2016 et -29 % en 2015). La part d'accidents impliquant les automobilistes (près de 9 accidents sur 10) reste semblable aux années précédentes.

Les 18-24 ans, plus petite tranche d'âge observée (10 % de la population du département), totalisent le plus grand nombre d'automobilistes tués. Comme en 2015, 14 jeunes sont décédés en 2016, soit plus d'un automobiliste tué sur 4 (14/53). C'est une part en progression de 6 points par rapport à 2014, confirmant leur sur-représentation depuis 2015.

Le nombre de décès d'automobilistes âgés entre 40 et 54 ans a doublé en 1 an (10 en 2016 contre 5 en 2015 et 4 en 2014). C'est la progression la plus importante de toutes les tranches d'âge étudiées avec une part de tués qui augmente de 10 points (19 % en 2016 contre 9 % en 2015).

La tranche d'âge 25-39 ans connaît par rapport à 2015, un recul important du nombre de total de victimes (-66) porté principalement par moins de blessés légers (-41).

61% des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant (et 32% en écrivent) - Enquête TNS-Sofres / La Sécurité routière - Le « texting » au volant, septembre 2013.



Les usagers poids-lourds

PL
13 ACCIDENTS
SUPPLÉMENTAIRES
EN 2016

2/3 DES
TUÉS CONTRE
UN PL SONT DES
AUTOMOBILISTES

USAGERS PL
4 FOIS PLUS DE
VICTIMES GRAVES
QU'EN 2015

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*
2012	102	7	0	27	6	0,0	0%
2013	80	5	0	18	9	0,0	0%
2014	66	14	1	13	7	1,5	1%
2015	51	11	1	20	16	2,0	1%
2016	64	23	2	17	13	3,1	2%
2012-2016	299	37	2	78	38	0,7	0,5%

* 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	1	0	0	0	1	0	2
hospitalisés	0	0	0	4	4	2	0	10
victimes graves	0	1	0	4	4	3	0	12
blessés légers	0	0	2	0	2	0	0	4
Total général	0	1	2	4	6	3	0	16

2 usagers de poids-lourd sont décédés en 2016 contre 1 en 2015.

En 2016, le nombre d'accidents mortels impliquant un poids-lourd a plus que doublé. Il faut remonter 20 ans en arrière pour trouver un nombre d'accidents mortels supérieur à celui de 2016 (27 accidents mortels en 1996). Ils ont occasionné le décès de 24 personnes dont 22 autres usagers. Ce total est multiplié par 2 par rapport à celui de 2015. Le taux de gravité des accidents impliquant un poids-lourd dépasse 30 tués pour 100 accidents contre 24 en 2015 et 21 en 2014.

2 motocyclistes) qu'en 2015 (1 piéton, 1 cycliste et 1 motocycliste). Les automobilistes sont les plus touchés avec 15 décès contre 8 en 2015.

Le nombre et la part d'accidents corporels impliquant un PL augmentent avec 13 accidents corporels supplémentaires. Ces accidents représentent 5 % de l'accidentalité globale du département. Leur part augmente de 1 point par rapport à 2015.

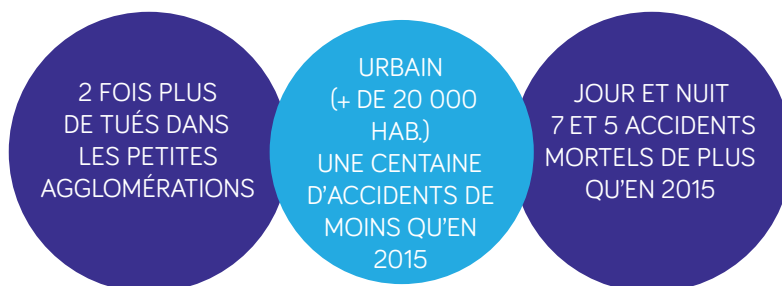
Les usagers vulnérables décédés (7) contre un poids-lourd sont plus nombreux en 2016 (3 piétons, 1 cycliste, 1 cyclomotoriste et

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



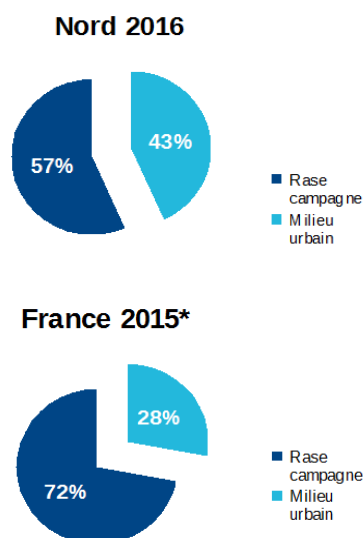
ACCIDENTALITÉ

SELON L'ENVIRONNEMENT

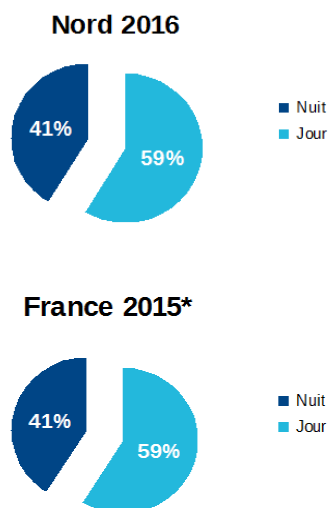


	2016	Accidents corporels	Accidents Mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Zone urbaine / Rase campagne	Rase campagne	393	59	60	441	278
	Urbain de - 5 000 hab	117	15	16	124	87
	Urbain de 5 000 hab à 20 000 hab	211	16	16	249	152
	Urbain + de 20 000 hab	460	14	15	550	317
	Total	1181	104	107	1364	834
Luminosité	Nuit	430	43	45	502	305
	Jour	751	61	62	862	529
	Total	1 181	104	107	1 364	834

Répartition des accidents mortels selon la zone traversée



Répartition des accidents mortels selon la luminosité



Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan provisoire 2015.

Par rapport à 2015, le nombre d'accidents mortels (59) augmente hors-agglomération (+3) et plus encore en zone urbaine (45 accidents;+9). La part d'accidents mortels en zone urbaine augmente de 4 points (43 % en 2016 contre 39 % en 2015). Avec 31 sinistres et 12 accidents mortels supplémentaires (19 accidents mortels en 2015), ce sont les routes situées dans les petites et moyennes agglomérations qui portent cette aggravation. La part d'accidents corporels en rase campagne augmente pour la troisième année consécutive. Elle atteint 33 % des accidents

corporels en 2016 contre 31 % en 2015 et surtout 25 % en 2014 (+8 points en 2 ans).

En 2016, les accidents mortels se produisent majoritairement de jour (59%), dans une proportion identique à celle de 2015. 61 accidents mortels ont eu lieu de jour contre 54 en 2015, soit une évolution de +13 %.

La part des accidents corporels de nuit est en hausse (36 % des accidents en 2016 contre 33 % en 2015).

En France, en 2016, 87% des tués hors-agglomération le sont sur des routes bidirectionnelles.

*Sources : ONISR-La sécurité routière en France - Bilan 2016.

ACCIDENTALITÉ

TEMPORELLE

page 16

+ DE 20 %
DES TUÉS
EN 2 MOIS
(JUILLET-AOÛT 2016)

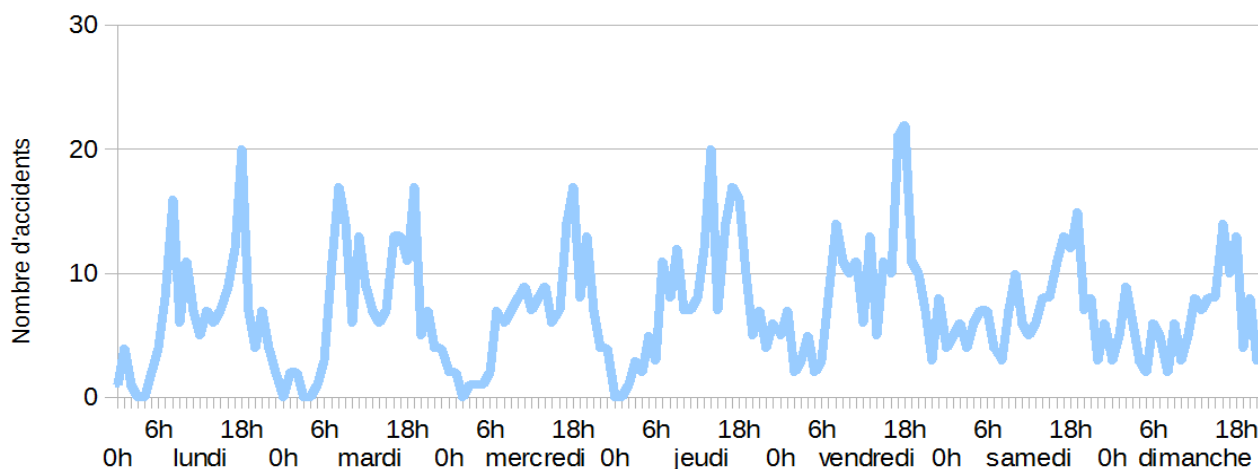
EN 2016, LA
MOYENNE EST DE 9
ACCIDENTS MORTELS
PAR MOIS CONTRE
8 EN 2015

CHAQUE
ANNÉE 18H-19H
EST LA SEULE
TRANCHE
À TOTALISER
+ DE 100 ACCIDENTS
(2012-2016)

Par mois	Accidents corporels	Accidents mortels	Personnes tuées	Blessés	dont hospitalisés
Janvier	129	8	8	153	100
Février	105	6	7	116	75
Mars	94	9	10	103	71
Avril	94	6	6	110	63
Mai	95	7	7	116	68
Juin	95	10	10	111	59
Juillet	98	12	13	115	70
Août	83	9	9	95	62
Septembre	100	10	10	113	69
Octobre	100	8	8	125	67
Novembre	84	9	9	93	54
Décembre	104	10	10	114	76
Total	1181	104	107	1364	834

Répartition hebdomadaire et horaire – Année 2015

2016



Comparée à 2015, l'année 2016 connaît 9 mois sur 12 une mortalité mensuelle égale ou supérieure. 2016 présente une mortalité mensuelle quasi similaire à l'année 2015, excepté une surmortalité au premier semestre avec 48 tués contre 43 au premier semestre 2015.

La dizaine de tués mensuelle est atteinte sur 2 mois consécutifs en juillet et août (23 tués) comme en 2015 (24 tués). Le mois de

juillet 2016 (13 tués) connaît une surmortalité exceptionnelle. Il faut remonter au mois de juillet 2003 pour trouver un nombre de tués supérieur (19 tués).

En 2016 comme en 2015, le pic d'accidentalité entre 18h et 20h est constaté chaque jour de la semaine, légèrement accentué le vendredi. En 2016, la tranche horaire 18h-19h dépasse en nombre d'accidents celle de 2015.



	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
2012	1 862	1455	215	15%	11%
2013	1 547	1128	169	15%	10%
2014	1 381	1048	140	13%	8%
2015	1 321	965	124	13%	15%
2016	1 181	912	136	15%	11%
2012-2016	6111	4596	648	14%	11%

	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
2012	74	66	20	30%	30%
2013	64	49	13	27%	29%
2014	81	67	12	18%	28%
2015	92	69	26	38%	43%
2016	104	81	22	27%	28%
2011-2015	415	332	93	28%	32%

Nota : Les pourcentages correspondent au quotient du nombre d'accidents corporels avec au moins un conducteur ou piéton en alcoolémie illégale sur le nombre d'accidents corporels, où les mesures de dépistage sur ces usagers sont connues (exemple : en 2012, 215 accidents corporels avec une alcoolémie illégale dans le Nord sur un total de 1455 accidents à taux connu, donne une part de 15 % de l'ensemble des accidents corporels à taux connu)

Le nombre et la part de d'accidents corporels avec alcool augmente respectivement de 10 % et de 2 points. Le nombre de blessés hospitalisés occasionnés augmente également légèrement de 4 % par rapport à 2015.

Le nombre d'accidents mortels avec alcool diminue en 2016. Il reste toutefois à un niveau élevé comparable à 2012, et supérieure à la moyenne sur 5 ans. Le taux d'alcool est en moyenne de 1,4g/l.

Le taux de gravité des accidents mortels avec alcool est supérieur à l'ensemble des accidents. Il s'établit à 15 tués pour 100 accidents en 2016 en recul par rapport à 2015 (22).

En 2016, ils ont occasionné le décès de 23 personnes, soit 7 de moins qu'en 2015. Il s'agit de 11 automobilistes (19 en 2015), 6 piétons, 3 cyclomotoristes, 2 cyclistes et 1 motocycliste. Dans 3 cas, les stupéfiants sont associés à la

prise d'alcool. 5 autres accidents mortels se sont produits avec une unique prise de stupéfiants occasionnant le décès de 2 piétons, 2 automobilistes et 1 cyclomotoriste.

Les personnes tuées sont relativement jeunes, âgées en moyenne de 35 ans. Les 25-44 ans totalisent la moitié des tués (11/22). La mortalité des jeunes âgées entre 18 et 24 ans recule avec 6 décès contre 11 en 2015.

2/3 des tués sont présumés responsables (14/22). La responsabilité incombe 7 fois sur 10 à un automobiliste. L'ensemble des cyclomotoristes se sont tués seuls.

La moitié des accidents mortels se produisent le week-end.

21 pays européens ont déjà adopté une alcoolémie légale inférieure à 0,5 g/l, soit pour leurs conducteurs novices, soit pour tous. En Allemagne, dès la première année de l'adoption de cette mesure la mortalité routière a diminuée de 17% chez les 18-21 ans.*

* Source : BAST - Institut de recherche allemand pour la sécurité routière

⁽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

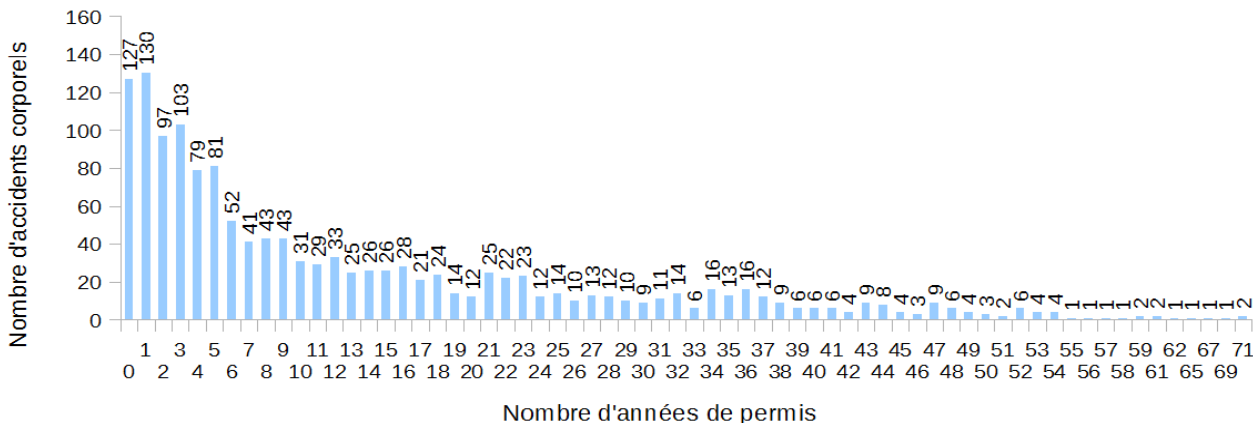
SELON L'ANCIENNETÉ DU PERMIS

CONDUCTEURS
NOVICES :
20 % DES ACCIDENTS
CORPORELS

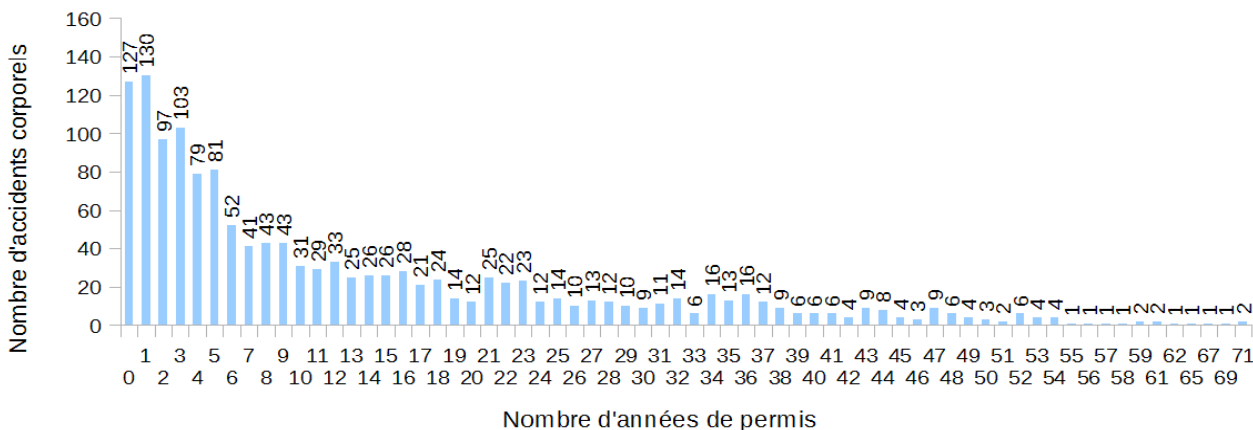
CONDUCTEURS
NOVICES:
20% DES
ACCIDENTS
MORTELS

6 % DES
CONDUCTEURS
(3 ANS DE PERMIS)
IMPLIQUÉS DANS 12 %
ACCIDENTS
MORTELS

Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2016



Accidents corporels en fonction de l'ancienneté du permis des conducteurs impliqués-Année 2015



Pour la première fois depuis au moins 20 ans, le nombre d'accidents corporels impliquant au moins un conducteur ayant un permis de conduire de moins de 1 an d'ancienneté (127 accidents), est inférieur à celui de la tranche supérieure (130 accidents). La proportion d'accidents mortels impliquant ces conducteurs baisse

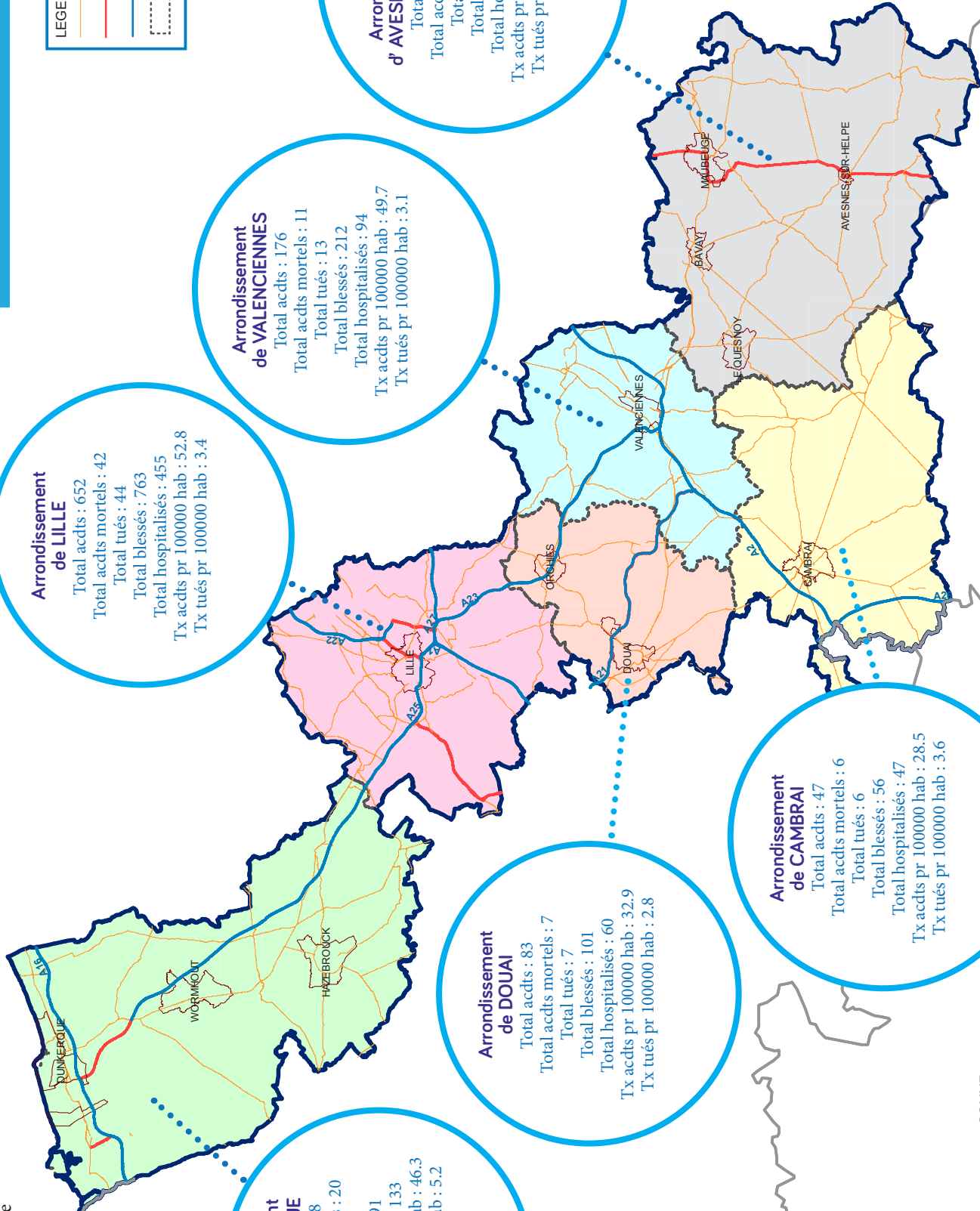
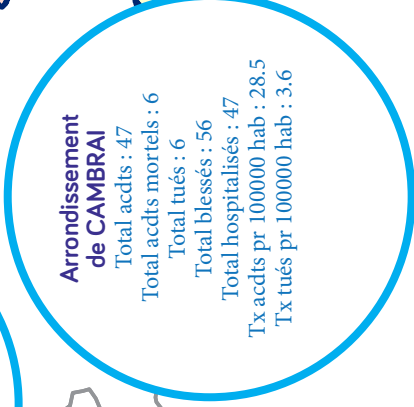
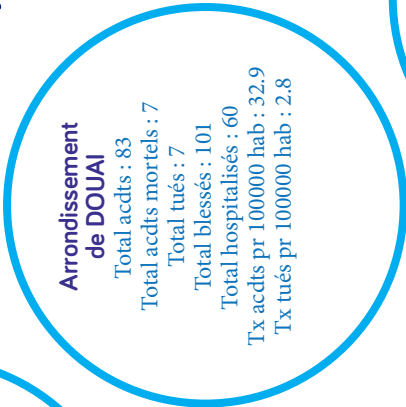
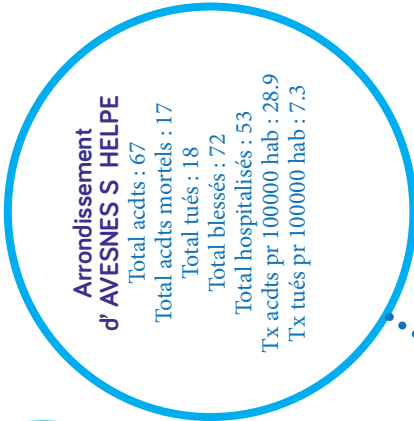
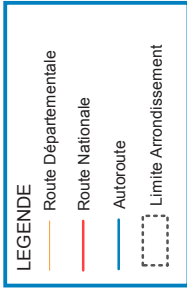
et représente 9,3 % en 2016, contre 12,5 % en 2015. Ces accidents ont occasionné le décès de 11 personnes en 2016 contre 13 en 2015. Les conducteurs de 3 ans de permis sont impliqués dans le plus grand nombre d'accidents mortels (13/104), alors qu'ils ne représentent que 6 % des conducteurs accidentés (104/1841).

Le risque d'être tué pour un conducteur novice est estimé 4 fois supérieur à celui d'un conducteur expérimenté (Sources ONISR- Assemblée plénière du 11 mai 2015 - Conseil National de la Sécurité Routière - Avis sur l'amélioration de la formation du conducteur novice).



Bilan des accidents par arrondissement

du 1er Janvier au 31 Décembre 2016





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 d'évaluer les enjeux sur lesquels il est nécessaire de mettre l'accent, croiser pour ce faire les chiffres accidents avec d'autres données provenant de sources diverses (trafics, INSEE, ...).

Le bilan 2015 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.