

Les chiffres clés du Nord - Pas-de-Calais

Le bilan 2012

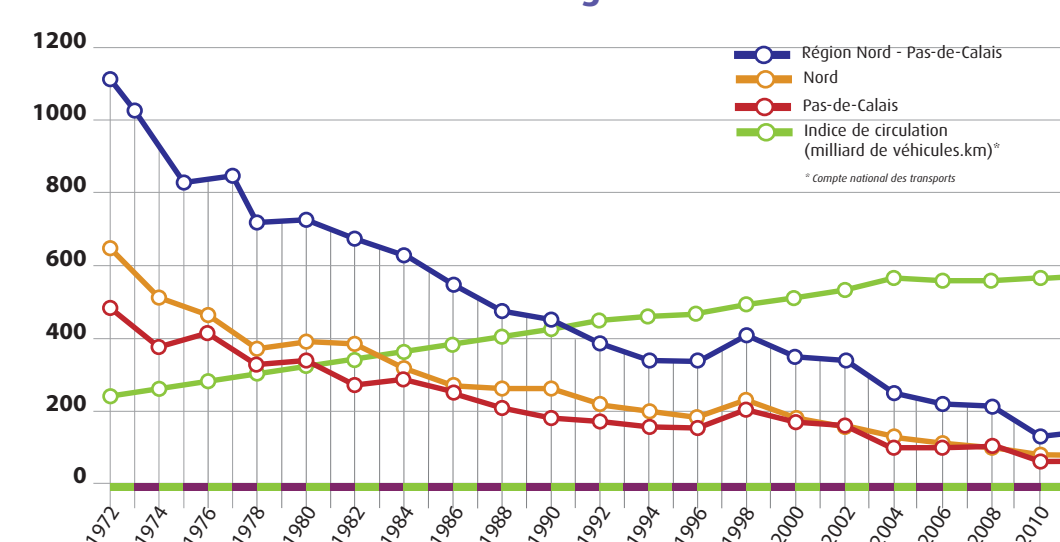
		Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Gravité
Région	2012	2 576	153	3 199	1 496	5,9
	2011	2 692	166	3 288	1 482	6,2
	évolution	-4%	-8%	-3%	+1%	-0,3
Nord	2012	1 862	81	2 295	993	4,4
	2011	1 934	81	2 344	948	4,2
	évolution	-4%	0	-2%	+5%	+0,2
Pas-de-Calais	2012	714	72	904	503	10,1
	2011	758	85	944	534	11,2
	évolution	-6%	-15%	-5%	-6%	-1,1
France métropolitaine	2012	60 437	3 653	75 851	27 142	6,0
	2011	65 024	3 963	81 251	29 679	6,1
	évolution	-7%	-8%	-7%	-9%	-0,1

Les circonstances des accidents en 2012

	Nombre d'accidents	% d'accidents	Nombre de tués	% de tués
En intersection	786	31%	20	13%
Hors intersection	1 790	69%	133	87%
En agglomération	2 015	78%	72	47%
Hors agglomération	561	22%	81	53%
De jour	1 703	66%	84	55%
De nuit	873	34%	69	45%
Sur chaussée sèche	1 933	76%	106	69%
Sur chaussée mouillée, verglacée, enneigée	603	24%	47	31%
Sur autoroute	134	5%	14	9%
Sur route nationale	75	3%	4	3%
Sur route départementale	729	27%	97	62%
Sur voie communale et autres	1 752	65%	41	26%

→ ↘ ↗ tendance par rapport à 2011

L'évolution du nombre de tués au regard de l'indice de circulation



76%

des accidents sur chaussées sèches

Sources

Après un accident corporel, les forces de l'ordre (police, gendarmerie ou CRS) remplissent un Bulletin d'Analyse des Accidents de la Circulation (BAAC). Ce BAAC est transmis à l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONISR), puis à l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière pour être vérifié et complété puis versé dans le Portail accidents, un serveur d'applications «web» couplé à une base de données centralisée qui permet de gérer les informations sur les accidents de la route. Enfin, il est exploité par l'Observatoire Régional de Sécurité Routière de la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Nord - Pas-de-Calais pour réaliser le bilan régional de l'accidentologie. Les données utilisées pour la réalisation du présent bilan ont été extraites du Portail accidents le 3 mai 2013.

Limites de l'analyse

- Certains BAAC ne sont pas remplis ou ne sont pas transmis à l'ONISR.
- L'alcoolémie (dépistage - résultat) n'est pas forcément connue : la prise de sang peut s'avérer impossible du fait de la gravité de l'accident, le résultat de la prise de sang n'est pas toujours connu au moment de la transmission du BAAC, la prise de sang peut être refusée (rare).
- Le dépistage de stupéfiants après un accident progresse (447 conducteurs en 2011, 535 conducteurs en 2012) mais reste insuffisant pour évaluer son incidence.
- Certaines causes d'accidents sont sous évaluées car elles peuvent être difficiles à démontrer après l'accident (exemple : vitesse).
- Les conducteurs ayant repassé le permis il y a moins de deux ans sont comptés dans les jeunes conducteurs.

Pour en savoir plus

www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Insecurite-routiere-comprendre-pour-agir

Directeur de publication : Michel Pascal

Responsable de l'Observatoire Régional de la Sécurité Routière : Karime Ladreyt

Conception graphique : Communication DREAL Nord - Pas-de-Calais Michel Petit

Photos : DREAL

Imprimerie : Visuel Concept impression sur papier recyclé, encres végétales

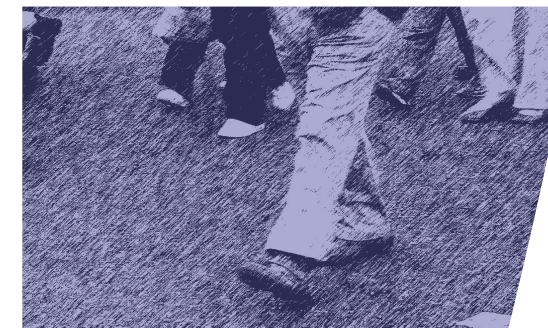
ISSN 2109-2648

septembre 2013

Direction régionale de l'environnement de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais
44, rue de Tournai
CS 40259 - F 59019 Lille cedex
tél : 03 20 13 48 48 - Fax 03 20 13 48 78
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Bilan de l'accidentologie en 2012

DREAL Nord - Pas-de-Calais



Partageons la route

SÉCURITÉ ROUTIÈRE TOUS RESPONSABLES



Attention aux piétons !

Avec 153 tués, notre région enregistre un nouveau recul de la mortalité routière en 2012. La tendance à la baisse se poursuit avec des évolutions différentes selon les modes de déplacement et les tranches d'âges. En effet, alors que le nombre de blessés et de tués est en nette diminution chez les automobilistes, la baisse du nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste est bien moindre. Concernant l'âge des tués, la mortalité des 18-24 ans peut et doit encore baisser : ils ne constituent que 9% de la population régionale mais, avec 36 tués en 2012, ils représentent 24% des tués. Ce résultat encourageant dans sa globalité nous incite donc à maintenir notre vigilance pour les personnes les plus vulnérables. Parmi les facteurs comportementaux, la consommation d'alcool ou de stupéfiants, la vitesse excessive ou l'absence de casque ou de ceinture sont encore trop fréquents. D'autres facteurs de dangers montent manifestement en puissance comme l'usage du téléphone portable. Je vous invite à découvrir le présent bilan régional de l'accidentologie de l'observatoire régional de sécurité routière de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement du Nord - Pas-de-Calais. Il a été réalisé en lien avec les observatoires départementaux de sécurité routière des directions départementales des territoires et de la mer. Il met en lumière les grands enjeux de la région et vous donne des arguments pour expliquer ces évolutions. Je remercie tous les acteurs qui y ont contribué. Vous pouvez retrouver les bilans annuels d'accidentologie ainsi que des données complémentaires sur le site internet de la DREAL : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr/?Insecurite-routiere-comprendre-pour-agir>

Michel PASCAL
Directeur Régional
de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
Nord - Pas-de-Calais

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.

Les tués : personnes qui décèdent dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Les blessés légers : personnes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admises comme patients à l'hôpital plus de 24 heures.

Les blessés hospitalisés : personnes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

L'indice de gravité : nombre de tués pour 100 accidents corporels.

Les deux Roues Motorisés : le terme de deux roues motorisés rassemble les motocyclettes, les scooters et les cyclomoteurs. Pour simplifier la lecture de cette plaquette, les scooters de moins de 50 cm³ ont été assimilés à des cyclomoteurs et les scooters de plus de 50 cm³ ont été assimilés à des motocyclettes.

Accidents avec alcool : accidents dans lesquels au moins un des conducteurs impliqués a un taux d'alcoolémie supérieur au taux maximum autorisé. Un taux d'alcoolémie illégal est un taux supérieur à 0,5 g/l de sang ou 0,25 mg/l d'air expiré.

Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement Nord - Pas-de-Calais

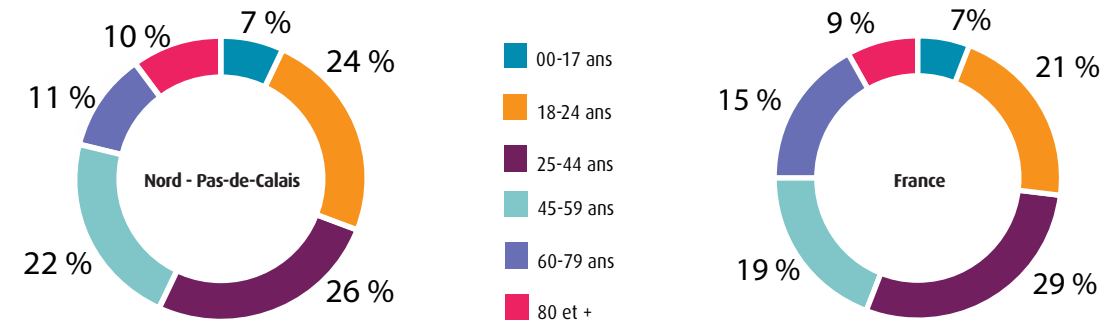


Les victimes de la route

En 2012, comme pour les années précédentes, c'est parmi les occupants des véhicules légers et des utilitaires qu'il y a eu le plus grand nombre de tués (77). Pour la première fois en 10 ans, les piétons occupent la deuxième place avec 37 tués. Viennent ensuite les usagers de 2 roues motorisés avec 26 tués. Il existe également de réelles disparités suivant les classes d'âges.

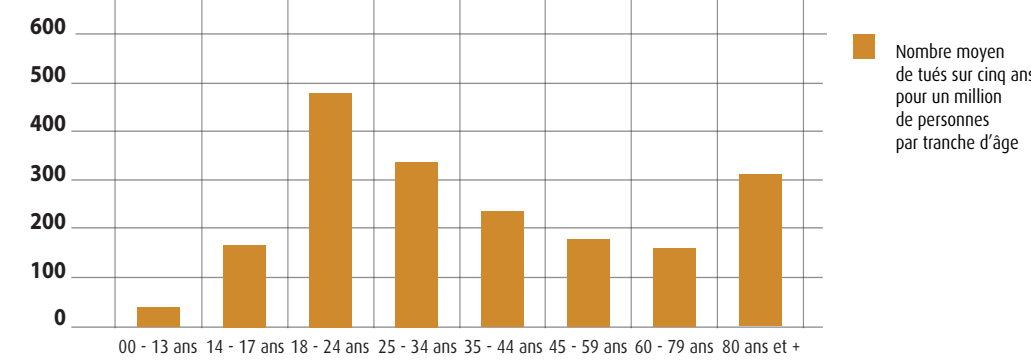
Les tués par tranches d'âges en Nord - Pas-de-Calais et en France

Par rapport à la France métropolitaine, la région enregistre, en 2012, une surmortalité des jeunes de 18 à 24 ans, des 45 - 59 ans et, comme en 2011, des séniors de plus de 80 ans.



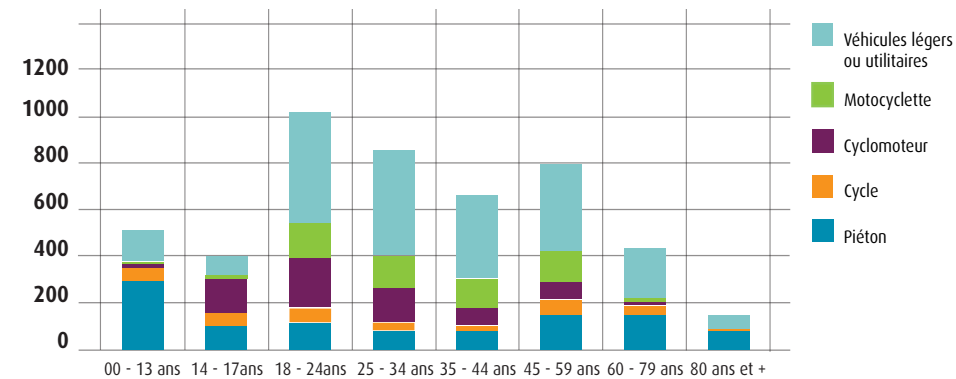
Le nombre moyen de tués en 5 ans rapporté à la population de la tranche d'âge en Nord - Pas-de-Calais

Les 18-24 ans sont les plus exposés en termes de risque de décès sur la route. Ces jeunes cumulent l'inexpérience du volant et de la conduite des deux roues motorisés les plus puissants. Les séniors de plus de 80 ans sont la deuxième population la plus exposée à la mortalité routière alors que leur nombre de déplacements est inférieur à celui des actifs. Leurs accidents sont plus souvent graves en raison de leur plus grande vulnérabilité physique. L'évolution de la pyramide des âges invite à la vigilance dans ce domaine.



Les victimes par tranche d'âge et par mode de déplacement en 2012 en Nord - Pas-de-Calais

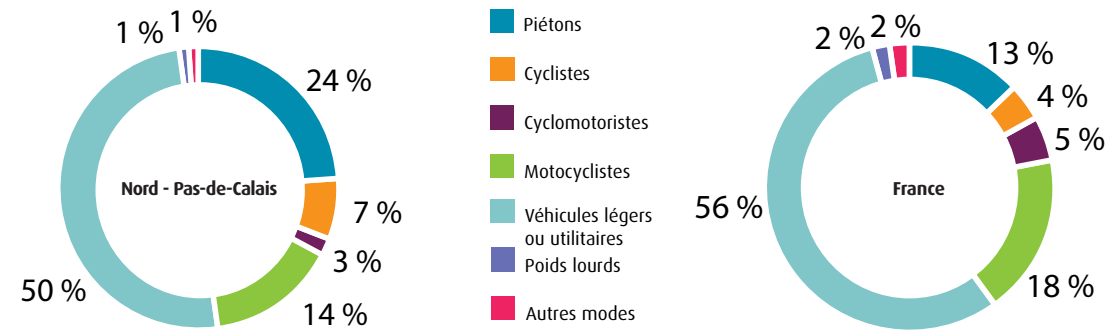
Les victimes (tuées ou blessées) de moins de 13 ans sont essentiellement des piétons. Les victimes de 14 - 17 ans sont essentiellement des conducteurs ou des passagers de cyclomoteurs. Les victimes de 18 - 79 ans sont majoritairement des conducteurs ou des passagers de véhicules légers ou d'utilitaires. Les victimes de plus de 80 ans sont majoritairement des piétons.



52% des piétons accidentés sont fauchés alors qu'ils traversent sur un passage piéton ou circulent sur un trottoir.

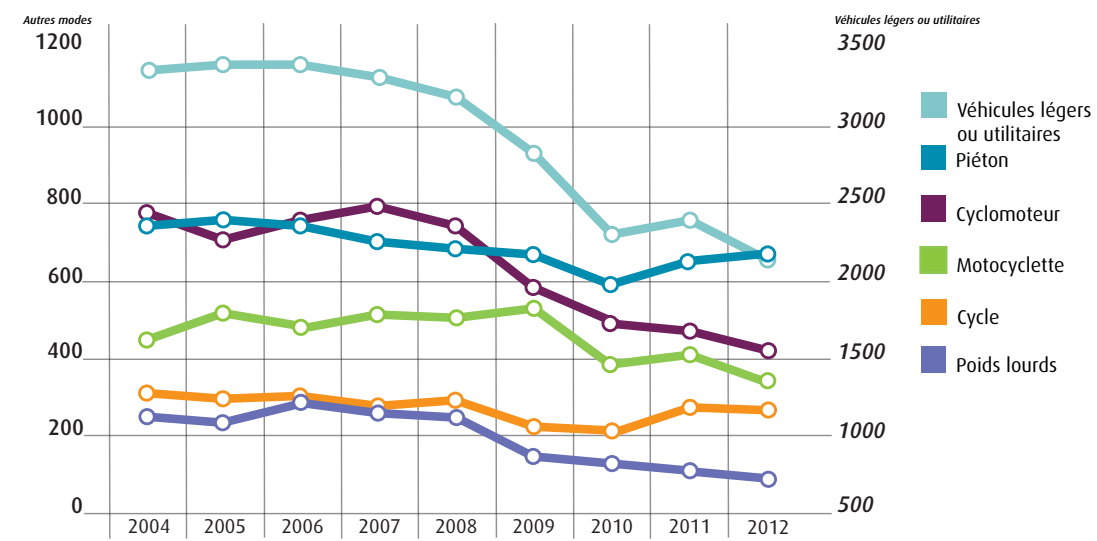
Les tués par modes de déplacements en Nord - Pas-de-Calais et en France

En 2012, pour la troisième année consécutive, les piétons et les cyclistes ont été plus touchés par la mortalité routière en région que sur l'ensemble de la France métropolitaine. C'est un reflet du caractère très urbain du Nord - Pas-de-Calais. On retiendra que les usagers de deux roues motorisés représentent 17% des tués alors qu'ils ne représentent que 2% du trafic.



Évolution du nombre d'accidents entre 2004 et 2012 en Nord - Pas-de-Calais

Les accidents impliquant un poids lourd ont connu la plus forte baisse depuis 2004 (-56%). Les accidents impliquant un cyclomoteur ont fortement baissé (-49%). Le nombre d'accidents impliquant un véhicule léger a connu, quant à lui une baisse de 38% en 10 ans. Le nombre d'accidents impliquant un cycliste, un motocycliste ou un piéton n'a baissé que de 10 à 20% en 10 ans.



Le nombre de tués par classe d'âge et par mode de déplacement et son évolution par rapport à la moyenne des cinq années précédentes

	0 - 13 ans	14 - 17 ans	18 - 24 ans	25 - 34 ans	35 - 44 ans	45 - 59 ans	60 - 79 ans	80 ans et +	Nombre de tués 2012	Ecart / Moyenne des 5 ans
Cyclistes	1	3	1	1	1	3	0	0	10	2
Cyclomoteuristes	0	0	4	1	0	0	0	0	5	-12
Motocyclistes	0	0	5	13	3	0	0	0	21	-15
Piétons	1	1	1	6	9	4	15	37	37	10
Véhicules légers ou d'utilitaire	1	4	24	18	20	9	1	77	77	-9
Autres modes	0	0	1	1	0	1	0	3	3	-2
Nombre de tués 2012	3	8	36	40	33	17	16	153	153	-26
Ecart / Moyenne des 5 ans	-4	-1	-1	13	4	-7	6	-26		

Les causes d'accidents

Les facteurs d'accidents influent sur la fréquence et sur la gravité des accidents qui est, en moyenne de 6 tués pour 100 accidents. Ils sont souvent en interaction les uns avec les autres.



Le comportement des usagers

L'alcool

La présence d'un taux d'alcool illégal a été relevé pour au moins un conducteur pour 277 accidents dont 30 mortels (sur 119 accidents mortels à taux connus). Ils ont provoqué la mort de 34 personnes soit **12 tués pour 100 accidents**. Ils se sont produits pour 51% le week-end et à 70% de nuit.

C'est un phénomène essentiellement masculin : 90 % des conducteurs ayant eu un accident sous l'emprise de l'alcool sont des hommes. La consommation excessive d'alcool concerne tous les usagers de la route mais elle est plus fréquente chez les usagers de cyclomoteurs (14%). Elle est très rare chez les conducteurs de poids lourds (2%).

Nota : pour 23% des accidents, le taux d'alcool d'au moins un conducteur n'est pas connu. C'est donc une cause encore sous évaluée.

La vitesse

La vitesse inadaptée influe à la fois sur la fréquence des accidents, car elle diminue le temps de réaction pour éviter le choc, et sur leur gravité car elle augmente la violence du choc.

En 2012 les forces de l'ordre ont relevé une «conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances» pour 228 accidents dont 21 accidents mortels. Ils ont provoqué la mort de 23 personnes soit **10 tués pour 100 accidents**.

L'usage des stupéfiants

La présence de stupéfiant a été détectée pour au moins un conducteur pour 79 accidents dont 18 mortels. Ils ont provoqué la mort de 21 personnes soit **26 tués pour 100 accidents**.

Pour 40 accidents dont 8 mortels, la conduite sous influence de produits stupéfiants était associée à une consommation excessive d'alcool. Ils ont provoqué la mort de 11 personnes.

Nota : Le résultat du dépistage de drogues est connu pour seulement 447 conducteurs en 2011, et 535 conducteurs en 2012 (pour 2576 accidents). C'est donc une cause sous évaluée.

L'absence de ceinture

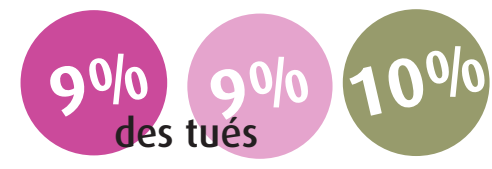
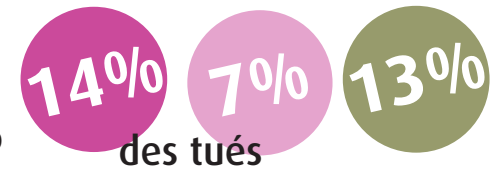
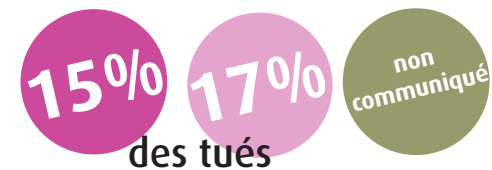
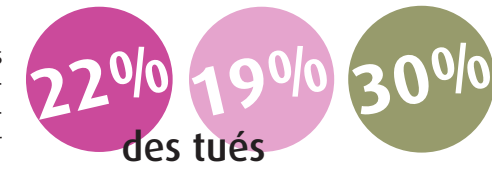
Pour 67 accidents, un usager ne portait pas ceinture, 14 sont décédés soit **21 tués pour 100 accidents**.

L'inexpérience

Les jeunes conducteurs (moins de 2 ans de permis) sont impliqués dans 33% des accidents.

La fatigue ou l'inattention

La fatigue ou l'inattention sont en cause pour 296 accidents dont 7 mortels.



Téléphone au volant **risque d'accident x3** (source ONISR)

Le réseau routier

Les caractéristiques des infrastructures

La part d'accidents sur routes départementales et communales est importante (92%) mais elle est liée à la longueur de ces réseaux. Les accidents sur autoroute sont souvent graves du fait des vitesses pratiquées (10 tués pour 100 accidents) mais, proportionnellement aux trafics supportés, la part d'accidents sur autoroute est faible (5%) ce qui est lié à leur caractéristiques : séparation des flux et échanges dénivelés.

Les obstacles (arbres, poteaux...)

De nombreux obstacles bordent les routes et peuvent, par leur rigidité, aggraver sérieusement les conséquences d'un accident. Les dispositifs de retenue métalliques ou en béton sont classés dans la catégorie des obstacles bien que leur vocation soit de réduire la gravité d'une sortie de chaussée : la gravité d'une collision avec un arbre est trois fois plus importante que celle d'une collision avec une glissière de sécurité.

Le nombre de tués après une collision avec un obstacle fixe

Obstacle fixe heurté	Accidents	Tués	Indice de gravité
Bâtiment, mur, pile de pont	55	4	7,3
Arbre	65	20	30,8
Poteau	44	4	9,1
Véhicule en stationnement	130	3	2,3
Fossé, talus, paroi rocheuse	55	7	12,7
Glissière	84	10	11,9
Autres	106	9	8,5
Total	539	57	10,6

Les véhicules

L'âge du véhicule

Au niveau national, le risque par kilomètre parcouru d'avoir un accident mortel avec un véhicule de moins de 4 ans est deux fois moins élevé que pour un véhicule de plus de 8 ans. C'est probablement lié à l'âge des conducteurs (les jeunes conducteurs ont souvent des véhicules d'occasion) mais aussi aux progrès dans la conception des nouveaux véhicules.

Les défauts mécaniques

En 2012, 44 accidents dont 3 mortels étaient liés à une déféctuosité mécanique, un défaut de éclairage ou de signalisation ou encore un pneumatique usé ou qui éclate.

Focus sur les poids lourds

Le nombre d'accidents impliquant un poids lourd est en baisse. Lorsque l'accident survient, il est souvent très grave pour les autres véhicules heurtés. Les poids lourds sont impliqués dans 4% des accidents mais impliqués ne signifie pas responsable : ils ne sont présumés responsables que dans 1/3 des accidents.

L'évolution du nombre d'accidents impliquant un poids lourd

