

Région Nord - Pas-de-Calais
Sécurité routière

L'accidentologie en 2011

Trop de jeunes tués ou blessés sur les routes



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 : impliqués non indemnes.

Les blessés hospitalisés : victimes 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. Dans cette plaquette, les scooters de moins de 50 cm³ ont été assimilés à des « cyclomoteurs » et ceux de plus de 50 cm³ ont été assimilés à des motocyclettes.

Sommaire

Les grands enjeux nationaux

4

- les jeunes de moins de 25 ans
- les usagers de 2 roues motorisés
- l'alcool et les stupéfiants
- la vitesse

Un enjeu régional les accidents impliquant un poids lourd

8

Les circonstances des accidents

9

Les victimes de la route

12

Les accidents mortels sur le territoire régional

14

Les chiffres clés de l'année

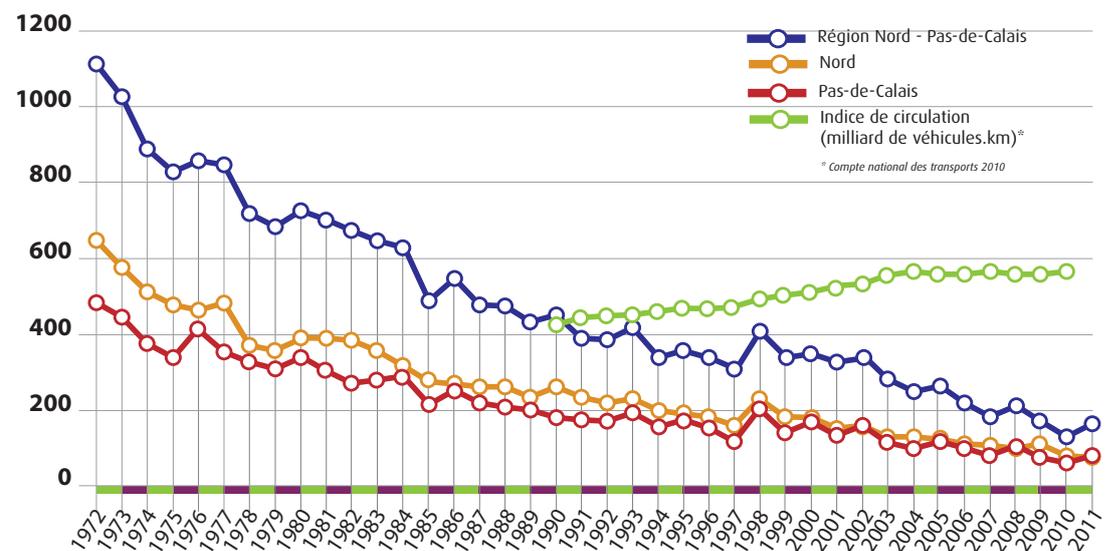
Région	Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Gravité	Tués par million d'habitants
Région						
2011	2 692	166	3 288	1 482	6,2	41
2010	2 628	150	3 228	1 394	5,7	37
évolution	+2%	+16	+2%	+6%	+0,5	
Nord						
2011	1 934	81	2 344	948	4,2	32
2010	1 840	85	2 236	859	4,6	33
évolution	+5%	-4	+5%	+10%	-0,4	
Pas-de-Calais						
2011	758	85	944	534	11,2	58
2010	788	65	992	535	8,2	47
évolution	-4%	+20	-5%	0%	+3,0	
France métropolitaine						
2011	65 024	3 963	81 251	29 679	6,1	63
2010	67 288	3 992	84 461	30 393	5,9	63
évolution	-3%	-29	-4%	-2%	+0,2	

La région Nord - Pas-de-Calais enregistre une hausse de 16 tués par rapport à 2011.

Ce mauvais résultat est le reflet d'une année particulièrement sinistre dans le département du Pas-de-Calais qui a enregistré moins d'accidents qu'en 2010 mais beaucoup plus graves.

Néanmoins, le nombre de tués par million d'habitants reste faible en région par rapport à la France.

Évolution du nombre de tués au regard de l'indice de circulation



Malgré un bilan 2011 moins favorable, le nombre de tués sur les routes de la région a connu une baisse spectaculaire en 40 ans alors que, sur la même période, le trafic a considérablement augmenté.

Des efforts à poursuivre en 2012



Après une baisse importante en 2010, le nombre de tués sur les routes de notre région a augmenté en 2011. Même si, en 40 ans, le nombre de tués a été divisé par 7, cette baisse n'a pas été linéaire et reste tributaire de multiples facteurs. Les conditions météorologiques, particulièrement clémentes du début d'année 2011, ont sans doute contribué à un accroissement du trafic et des vitesses. Face à cette hausse de la mortalité, l'Etat a immédiatement réagi par le renforcement des contrôles et la poursuite du déploiement des radars automatiques, par l'organisation d'actions de prévention et par la mise en place d'actions de communication ciblées. Le nombre de tués enregistré au premier trimestre 2012 semble se stabiliser grâce à la mobilisation des services de police et de gendarmerie qui contribuent à conforter le sens des responsabilités chez les usagers de la route.

Dominique BUR

Prefet de la région Nord - Pas-de-Calais

Des usagers vulnérables à protéger



Avec 166 tués, le bilan de l'année 2011 est plutôt défavorable pour notre région puisque on déplore 16 tués de plus qu'en 2010. Les victimes sont, pour moitié, des conducteurs de véhicules légers. Les usagers de deux roues motorisés représentent près d'un tiers des tués, alors que leur part dans le trafic est bien moindre, de l'ordre de 2%. Viennent ensuite les piétons avec 16% des tués. L'année 2011 a également été marquée par une augmentation des tués chez les jeunes entre 18 et 24 ans et chez les plus de 65 ans. La vitesse inadaptée, l'alcool, les stupéfiants, l'incivilité et l'inattention sont souvent à l'origine de ces accidents mortels. C'est en lien avec les observatoires départementaux de sécurité routière des Directions Départementales des Territoires et de la Mer que la Direction Régionale de l'Environnement et du Logement du Nord - Pas-de-Calais réalise, chaque année, le présent bilan régional de l'accidentologie.

Michel PASCAL

*Directeur régional
de l'environnement, de l'aménagement
et du logement
Nord - Pas-de-Calais*

Les acteurs de la sécurité routière

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière par l'Etat est placée sous la responsabilité du **prefet de chaque département**.

Celui-ci s'appuie sur son directeur de cabinet, le **chef de projet de sécurité routière départementale**, qui missionne les forces de l'ordre et anime la politique de prévention en s'appuyant sur un **coordinateur de sécurité routière**.

Ce coordinateur, positionné en **Direction Départementale des Territoires et de la Mer**, aide le chef de projet pour préparer, élaborer et mettre en œuvre la politique locale de sécurité routière dans le département.

Le **prefet de région**, assisté par la **DREAL**, assure la coordination régionale des politiques de sécurité routière.

Toutes ces actions sont rendues plus efficaces grâce au développement d'une meilleure connaissance de l'accidentologie et par une politique locale forte et équilibrée entre prévention, communication, formation du conducteur et sanction associant tous les services de l'Etat, les collectivités territoriales, des acteurs du secteur privé ainsi que de nombreuses associations.

-25 ans
38% des accidents
40% des blessés
28% des tués

Les grands enjeux nationaux

Les jeunes de moins de 25 ans : 46 tués

La route est la première cause répertoriée de mortalité chez les jeunes de 15 à 24 ans (données de INSERM de 2007).

Le Nord - Pas-de-Calais est la région la plus jeune de France avec 35 % de ses habitants âgés de moins de 25 ans contre 31 % pour l'ensemble du pays. La sécurité des jeunes est donc un enjeu important pour notre région. Avec 5 tués de plus par rapport à 2010, le nombre de tués chez les moins de 25 ans est en hausse en 2011.

Bilan et évolution

En 2011, les jeunes de moins de 25 ans représentent 40% des blessés et 28% des tués en région.

Les causes

L'inexpérience de la conduite

En 2011, les jeunes conducteurs (**moins de 25 ans**) sont impliqués dans **38%** des accidents.

Le nombre d'accidents diminue avec le nombre d'années de permis de conduire. Ainsi, les jeunes permis sont les cibles prioritaires des campagnes de prévention et de communication. Par contre, la gravité des accidents reste stable en fonction du nombre d'années de permis.

Un peu plus d'accidents la nuit

26% d'accidents impliquant un jeune conducteur se produisent la nuit contre **24%** pour l'ensemble des conducteurs.

En 2011, pas plus d'alcool que les autres usagers

6% des jeunes conducteurs victimes d'un accident dépassent le seuil légal d'alcoolémie contre **11%** pour l'ensemble des conducteurs.

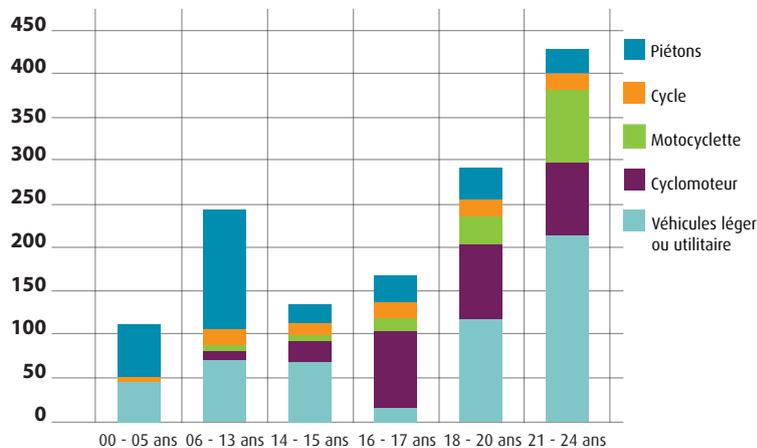
Quelques conducteurs sous l'emprise de stupéfiants

5% des jeunes conducteurs victimes d'un accident sont dépistés positif pour au moins un produit stupéfiant contre **3%** pour l'ensemble des conducteurs.

Une vitesse inadaptée

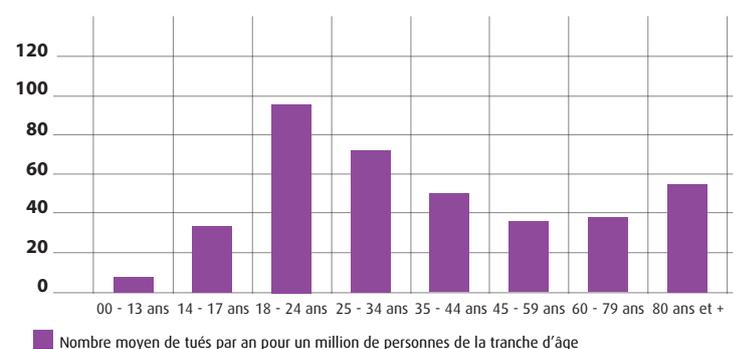
La vitesse est excessive eu égard aux circonstances pour **10%** des accidents impliquant un jeune conducteur. Ce taux est identique pour les autres usagers de la route.

Les blessés par mode de déplacement



Les blessés de moins de 13 ans sont principalement des piétons ou des passagers de véhicules légers ou d'utilitaires. Les blessés de 14-17 ans sont pour beaucoup des conducteurs ou passagers de cyclomoteur. Les blessés de 18-24 ans sont majoritairement des conducteurs ou passagers de véhicules légers ou d'utilitaires.

Le nombre de tués pour un million de personnes par tranche d'âge



Si l'on ramène le nombre de tués à la population de la tranche d'âge, ce sont les 18-24 ans qui sont les plus fortement touchés par l'insécurité routière. Cette tranche d'âge cumule l'inexpérience du volant et de la conduite des deux roues motorisés les plus puissants.



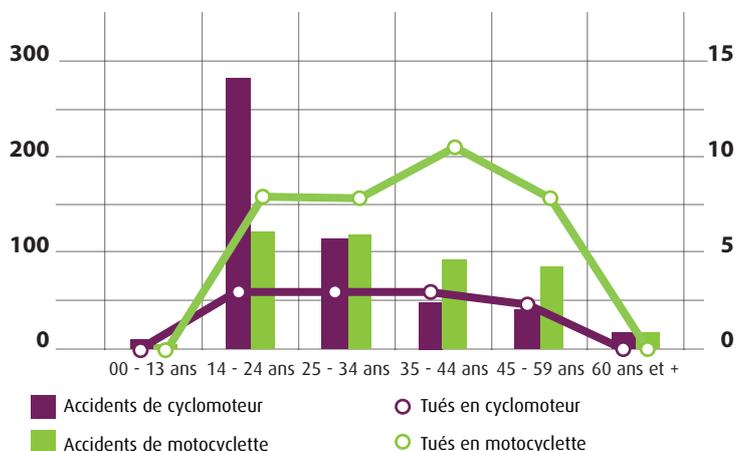
Les usagers de 2 roues motorisés : 46 tués

Même s'ils portent un casque, ils sont plus gravement touchés en cas d'accident car ils n'ont pas de protection carrossée. Il faut souligner que la circulation des motocyclistes varie beaucoup en fonction des conditions météorologiques. Plus réduite en hiver, elle est élevée en cas de météorologie estivale favorable.

Bilan et évolution

Les motocyclistes et les cyclomoteuristes sont des usagers plus gravement touchés en cas d'accidents. Ils représentent 28 % des tués en 2011 alors que leur part dans le trafic ne représente que 2% en kilomètres parcourus.

Les accidents par classe d'âge du conducteur et âge des tués



Les accidents de cyclomoteur concernent majoritairement les jeunes entre 14 et 24 ans. Le nombre de tués est plus important chez les motocyclistes de 35-44 ans.

Évolution du nombre d'accidents et de tués en fonction du type de cylindrée

Cylomoteuristes	Nbre de tués	Nbre d'accidents	Gravité
2011	11	481	2,3
2010	16	498	3,2
2009	16	584	2,7
2008	17	763	2,2
2007	23	797	2,9
Motocyclistes	Nbre de tués	Nbre d'accidents	Gravité
2011	35	402	8,7
2010	30	397	7,6
2009	49	529	9,3
2008	37	509	7,3
2007	35	513	6,8

Depuis 5 ans, le nombre d'accidents et de tués chez les cyclomoteuristes a baissé. Par contre, le nombre d'accidents des motocyclistes baisse plus modérément et le nombre de tués stagne.

Les circonstances

83% des accidents de 2 roues motorisés se produisent en ligne droite.
87% des accidents de 2 roues motorisés se produisent sur chaussée sèche.

Les causes

La vitesse excessive

pour 69 accidents, les forces de l'ordre ont relevé une vitesse excessive.

Des usagers plus fragiles en cas de choc

42 usagers de 2 roues motorisés accidentés ne portent pas de casque.
16 ont été hospitalisés et 2 ont été tués.

Le petit gabarit

Il peut être à l'origine d'un problème de perceptibilité par les autres usagers de la route.

L'alcool, les stupéfiants

74 conducteurs de deux roues motorisés accidentés avaient un taux d'alcoolémie illégal, dont une majorité de conducteurs de cyclomoteur.
9 usagers accidentés ont été dépistés positif pour l'usage de drogues.

La prévention

Le manque d'expérience

Depuis le 1er janvier 2011, une formation de 7 heures est mise en place pour les titulaires du permis B qui souhaitent conduire une motocyclette légère (de 50 à 125 cm³) ou un tricycle à moteur de plus de 50 cm³ et qui n'en ont pas conduit au cours de ces 5 dernières années.

A compter du 1er janvier 2013, les conducteurs et passagers de motos et scooters d'une cylindrée supérieure à 125 cm³ et de tricycles à moteur de plus de 20 chevaux devront porter un équipement rétro-réfléchissant.

Les préfetures de département organisent régulièrement des actions à destination des motocyclistes qui reprennent le guidon à la sortie de l'hiver et à ceux qui viennent d'acheter une nouvelle machine. Elles ont pour objectif de promouvoir une pratique apaisée de la moto dans le respect des règles de sécurité.

38 accidents mortels

Les circonstances

Les circonstances
82% des victimes des accidents avec alcool sont des conducteurs alcoolisés ou leurs passagers.

La prévention

Pour promouvoir auprès de chaque conducteur l'auto-contrôle de son alcoolémie, la France rend obligatoire, à partir du 1er juillet 2012, la détention d'un éthylotest par le conducteur d'un véhicule à moteur.

Inciter les jeunes à s'organiser et à désigner avant de sortir « leur » Sam, celui qui reste sobre et ramène ses amis sains et saufs après la fête.

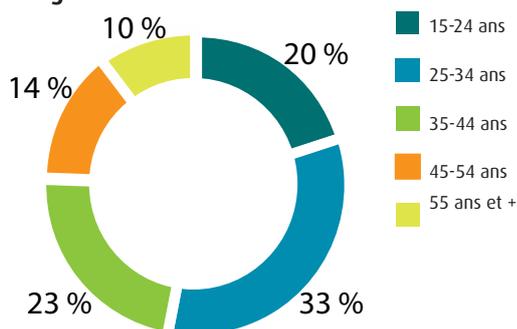
L'alcool et les stupéfiants

En 2011, dans 25 % des accidents mortels, au moins un conducteur impliqué présentait un taux d'alcoolémie illégal ou était sous l'emprise de stupéfiants. 90 % des conducteurs victimes d'un accident sous l'emprise de l'alcool ou de drogues sont des hommes.

L'alcool : 32 accidents mortels

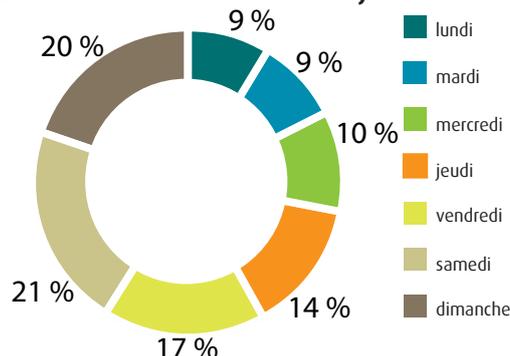
En 2011, la présence d'un taux d'alcool illégal a été relevé pour au moins un conducteur dans 298 accidents. Les accidents avec présence d'alcool se produisent principalement en fin de journée ou la nuit. Pour plus de 35% des accidents qui se sont produits entre 22h et 6h du matin, au moins un usager a été contrôlé avec un taux d'alcoolémie illégal.

L'âge des conducteurs alcoolisés



Les conducteurs alcoolisés victimes d'un accident ne sont pas uniquement les plus jeunes.

Les accidents avec alcool selon le jour de la semaine



Les accidents avec alcool se sont produits le week-end pour 40 % d'entre eux.

Les catégories d'usagers dépistés positifs après un accident

	Cyclo	Moto	Véhicules légers	Cyclistes	Poids lourds
Conducteur avec alcoolémie illégale	51	23	216	4	2
Conducteurs dont le résultat du dépistage est connu	371	344	2489	162	95
rapport taux positif / taux connu*	14%	7%	9%	2%	2%

* Pour 22 % des accidents, l'alcoolémie d'au moins un conducteur n'est pas connue.

La consommation excessive d'alcool concerne tous les usagers de la route mais elle est plus fréquente chez les usagers de cyclomoteurs. Elle est très rare chez les conducteurs de poids lourds.

Les stupéfiants : 12 accidents mortels

La présence de stupéfiant a été détectée pour 75 accidents dont 12 mortels. Pour 41 accidents dont 6 mortels, la conduite sous influence de produits stupéfiants est associée à une consommation excessive d'alcool.

La consommation de drogue touche plutôt les jeunes : 66% des usagers contrôlés positifs avaient moins de 25 ans.

Toutefois, le résultat des dépistages est connu pour seulement 277 usagers impliqués dans les 2 692 accidents de l'année.

29 accidents mortels

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 2011 les forces de l'ordre ont relevé une «conduite d'un véhicule à une vitesse excessive eu égard aux circonstances» pour 272 accidents sur 2692. Ayant provoqué 29 accidents mortels. La vitesse est en rapport direct avec la fréquence et la gravité des accidents mais la vitesse excessive n'est pas toujours facile à démontrer après l'accident. Par conséquent, c'est probablement une cause sous-évaluée dans les données disponibles. De plus, au-delà du respect des limites de vitesse, l'accident aurait souvent pu être évité si l'utilisateur avait adopté une vitesse appropriée au tracé et aux circonstances.

Depuis 2003, le Contrôle Sanction Automatisé permet de sanctionner de façon automatique les excès de vitesse.

En 2011, environ 400 000 infractions constatées par les radars automatiques français concernaient des véhicules immatriculés en Belgique. Au 30 juin 2012, la mise en œuvre de l'accord bilatéral entre la France et la Belgique met fin à l'impunité des conducteurs de véhicules immatriculés en Belgique qui sont flashés par des radars français, et réciproquement.

En plus des radars déjà mis en place, la vitesse moyenne de circulation sur routes ou sur autoroutes sera bientôt contrôlée par des radars d'un nouveau genre : les radars tronçons.

Il s'agit de radars automatiques qui contrôlent la vitesse moyenne de circulation des véhicules sur une distance plus ou moins longue. Le déploiement des radars tronçons est prévu en 2012.



La prévention

L'éco-conduite est un comportement de conduite citoyen qui permet de diminuer le risque d'accident, de réduire sa consommation de carburant et de limiter l'émission de gaz à effet de serre, responsable du réchauffement climatique.



Le radar tronçon, comment ça marche :
Deux lignes de radars, équipées avec des lecteurs de plaque d'immatriculation, seront installées sur une section de route. Une photo sera prise lorsque le véhicule aura franchi la première ligne de radar. Lors du passage devant la seconde ligne, une deuxième photo sera prise et la vitesse moyenne sera calculée.

16 accidents mortels

Un enjeu régional

Les accidents impliquant des poids lourds : des accidents plus graves

Les accidents impliquant des poids lourds ont un indice de gravité important du fait de leur masse. Toutefois, l'implication des poids lourds ne signifie pas qu'ils sont responsables des accidents.

Les causes

- l'angle mort du camion qui empêche de voir le piéton ou le cycliste,
- la distance de freinage du camion plus longue que pour les véhicules légers,
- la fatigue dûe au temps de conduite.

En 2011, 104 accidents impliquant un poids lourd ont entraîné la mort de 18 personnes (soit 17,3 tués pour 100 accidents alors que le ratio pour l'accidentologie totale est de 6,2 tués pour 100 accidents). Lorsque l'accident survient, il est souvent très grave pour les autres véhicules heurtés. Ainsi, ces accidents occasionnent 10 % des tués. Les occupants de poids lourds représentent seulement 1 % des personnes tuées, la masse du véhicule protégeant ses occupants.

La répartition des accidents en fonction du type de route.

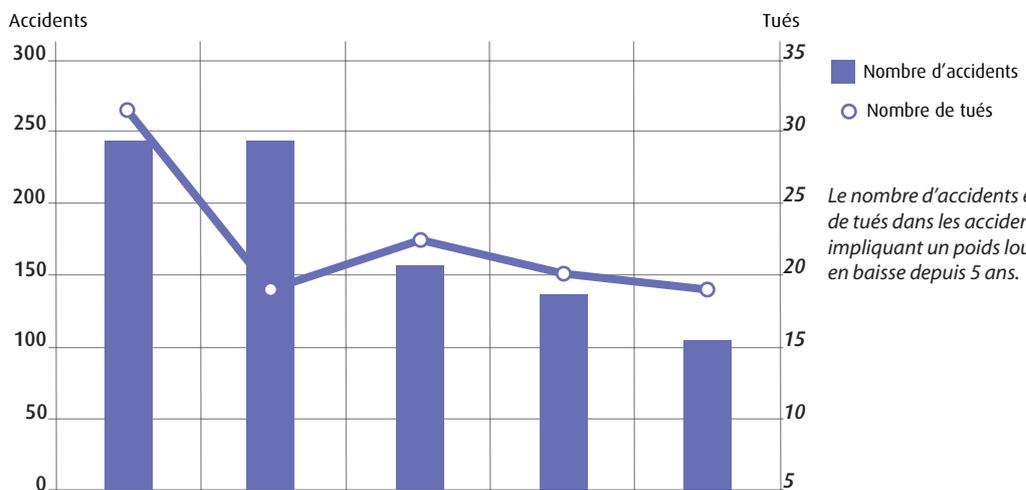
Type de route	Accidents impliquant un poids lourd	Ensemble des accidents
Autoroute	20	135
Routes nationales	5	36
Routes départementales	37	737
Voies communales et autres	42	1880

Les poids lourds empruntent de façon privilégiée les grands axes routiers, cela explique que la part d'accidents impliquant un poids lourd soit plus important sur ces axes.

L'action de l'État :

les contrôles des poids lourds sur les routes sont assurés par les contrôleurs des transports terrestres (DREAL) en collaboration avec les forces de l'ordre, la douane ou avec les corps de contrôle belges et britanniques. En 2011, 8153 véhicules ont été contrôlés et 227 véhicules présentant de graves problèmes de sécurité ont fait l'objet d'une immobilisation.

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



Le nombre d'accidents et de tués dans les accidents impliquant un poids lourd est en baisse depuis 5 ans.



Les circonstances des accidents

Les accidents et les tués par type de route

La part des accidents sur routes départementales et communales est importante mais elle est liée à la longueur de ces réseaux. De nombreux obstacles bordent les routes et peuvent, par leur rigidité, aggraver sérieusement les conséquences d'un accident.

La répartition des accidents par type de route

	2011			2010		
	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Indice de Gravité	Nombre d'accidents	Nombre de tués	Indice de Gravité
Autoroute	135	19	14,1	173	15	8,7
Routes nationales	36	9	25,0	41	6	14,6
Routes départementales	737	100	13,6	737	80	10,9
Voies communales et autres	1 880	40	2,1	1 775	54	3,0

La gravité des accidents sur autoroute et sur route nationale est en augmentation par rapport à 2010. Toutefois, proportionnellement aux trafics supportés, le nombre d'accidents sur autoroutes est faible ce qui est directement lié à leurs caractéristiques : pas de risque de collision frontale avec un autre véhicule, pas de carrefours à niveau...

Le nombre de tués après une collision avec un obstacle fixe

Obstacle fixe heurté	Accidents	Tués	Indice de gravité
Bâtiment, mur, pile de pont	53	9	17,0
Arbre	62	16	25,8
Poteau	65	6	9,2
Véhicule en stationnement	135	3	2,2
Fossé, talus, paroi rocheuse	66	16	24,2
Glissière	82	6	7,3
Autres	179	23	12,8
Total	589	70	11,9

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 presque 3 fois plus importante que celle d'une collision avec une glissière de sécurité.

Les principaux facteurs d'accidents

Ils se répartissent en trois catégories et peuvent se cumuler

Les facteurs liés à l'usager :

La consommation d'alcool ou de drogues.

La vitesse excessive.

L'inexpérience de la conduite.

L'absence d'utilisation des équipements de sécurité.

L'attention perturbée (le téléphone portable, cigarette...).

Le refus de priorité.

La fatigue et la somnolence.

Les facteurs liés au véhicule :

La défektivité mécanique.

L'absence de signalisation ou d'éclairage.

L'éclatement d'un pneumatique.

Les facteurs liés à l'infrastructure :

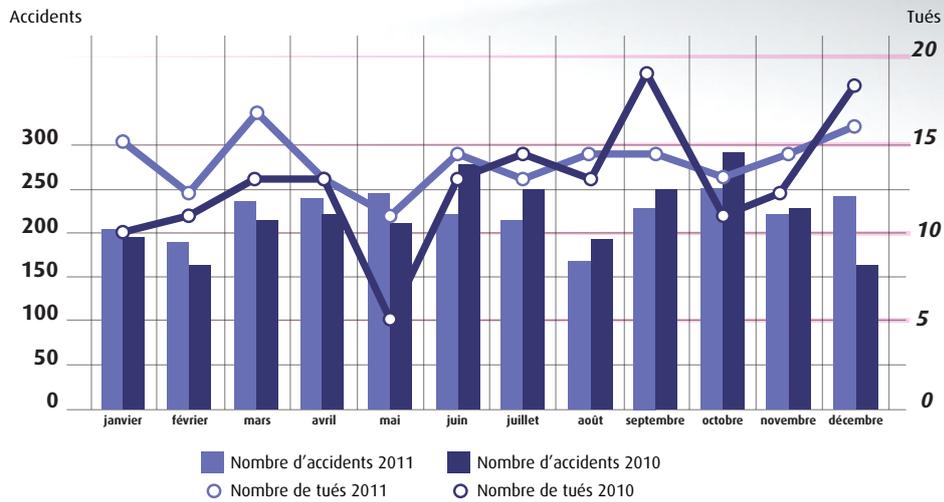
Les mauvaises conditions de visibilité ou de lisibilité de l'infrastructure.

Les obstacles fixes.

Les accidents et les tués dans le temps

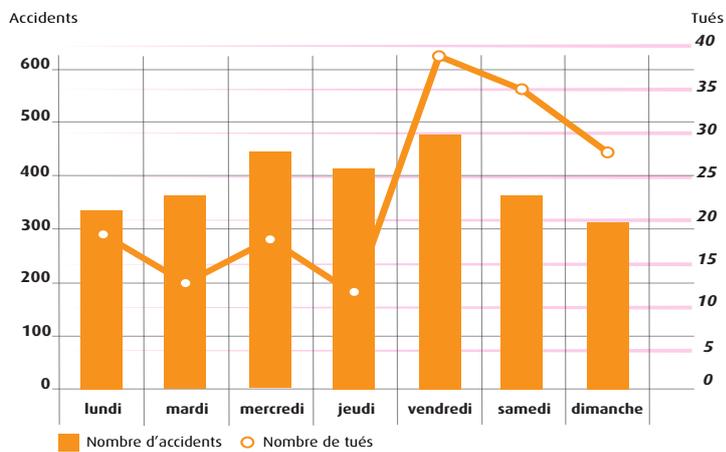
L'accidentalité et la mortalité routières sont liées au volume de circulation. Celui-ci dépend fortement des conditions météorologiques et du nombre de jours chômés dans la période. En effet, d'un mois à suivant, voire d'un mois donné au même mois de l'année précédente, le nombre de jours de week-ends et de jours fériés est susceptible de varier. Ainsi, selon l'année, un même mois peut avoir de trois à cinq week-ends.

Nombre d'accidents et de tués par mois



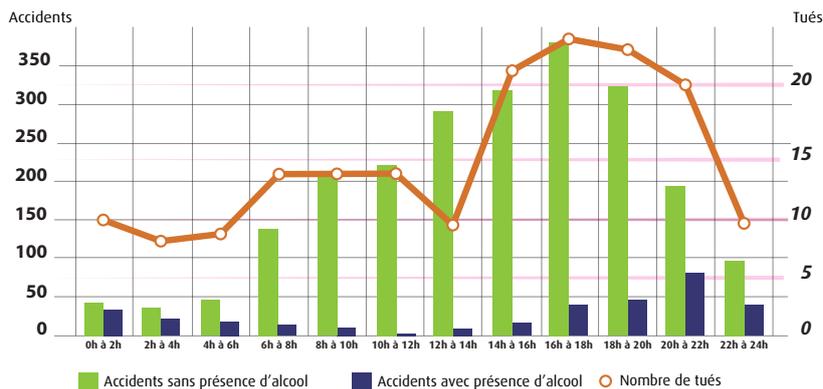
Après une année 2010 particulièrement froide avec de nombreux épisodes neigeux, les conditions météorologiques particulièrement clémentes de 2011 ont sans doute contribué à l'augmentation du trafic et des vitesses et par conséquent du nombre d'accidents et de tués par rapport à 2010.

Nombre d'accidents et de tués par semaine



Le nombre d'accidents est plus important en semaine et le samedi lorsque le trafic est plus dense. Le nombre de tués est plus important le week-end compte tenu du plus grand nombre de passagers lors des déplacements de loisir.

Nombre d'accidents et de tués par heure



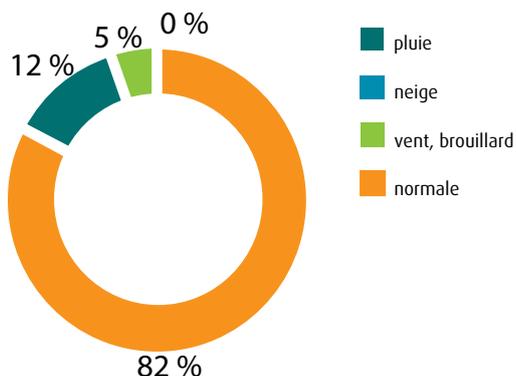
Le nombre d'accidents est important à l'heure de pointe du soir entre 16h et 18h, le nombre de tués est plus important entre 18h et 20h. Ceci s'explique par la fatigue et l'alcool de fin de journée. Le nombre d'accidents est très réduit la nuit mais ils sont plus souvent mortels : moins de visibilité, vitesses plus élevées et alcool sont les principales causes observées.

Les accidents et les tués selon la luminosité et les conditions atmosphériques

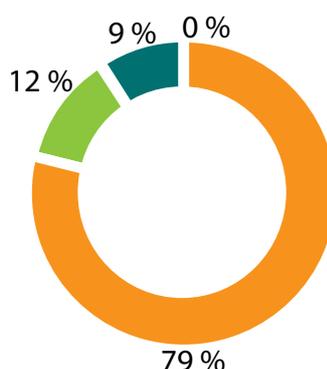
Les conditions atmosphériques

Les mauvaises conditions météorologiques incitent à la prudence. Seulement 18% des accidents se produisent par temps de pluie, de neige, de brouillard, de tempête ou de vent.

Accidents



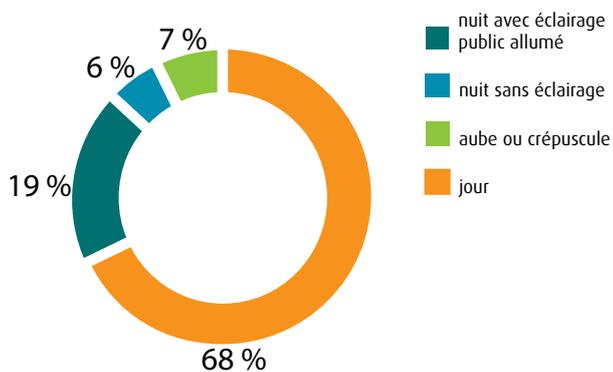
Tués



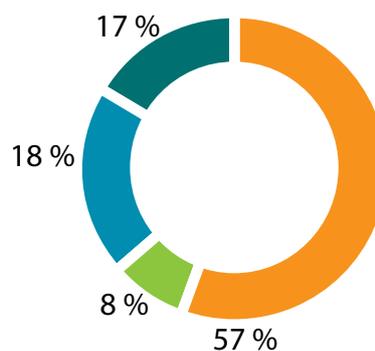
La luminosité

68% des accidents se produisent en plein jour. Les accidents de nuit sont plus graves : le manque de visibilité et aussi l'alcool, la fatigue et la fluidité du trafic qui permet des vitesses plus élevées.

Accidents



Tués

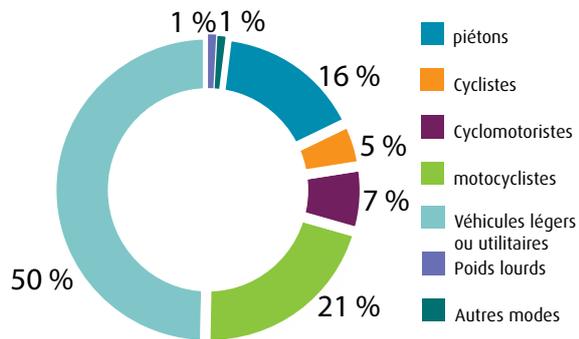




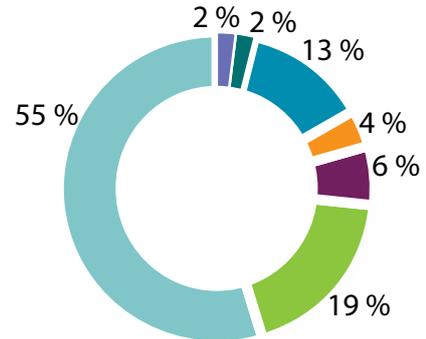
Les victimes de la route

La répartition des tués par mode de déplacement

Nord - Pas-de-Calais



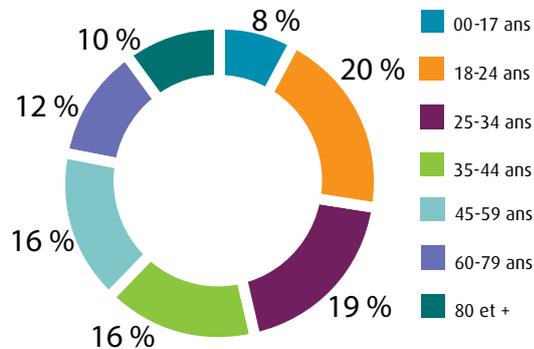
France



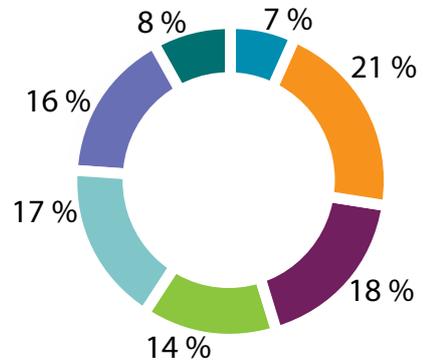
Les piétons, les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisés ont été plus touchés par la mortalité routière en région que sur l'ensemble de la France métropolitaine. C'est le reflet du caractère très urbain de notre région.

La répartition des tués par classe d'âge

Nord - Pas-de-Calais



France



Les adultes entre 35 et 44 ans sont plus touchés en région ce qui est en partie lié à la surmortalité des usagers de motocyclettes. La proportion de tués chez les séniors est liée à une surmortalité, en 2011, des piétons de plus de 80 ans.



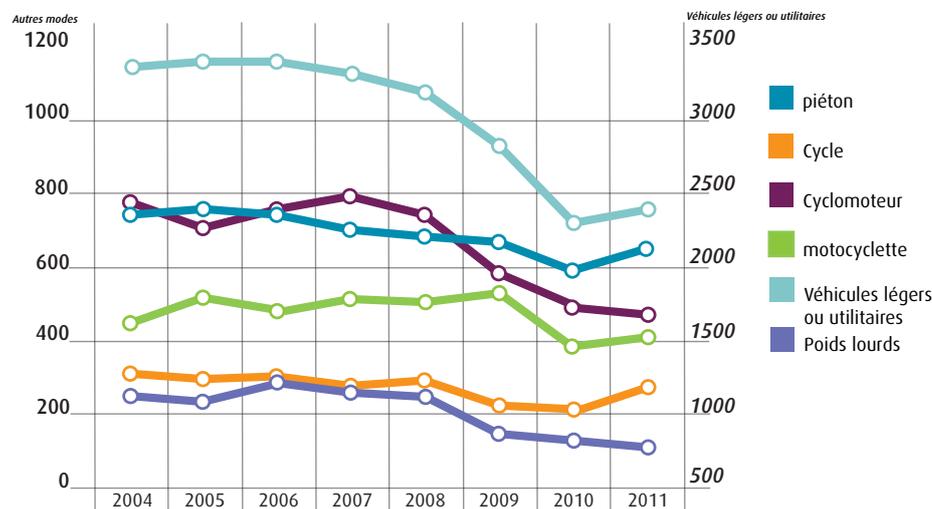


Les tués par classe d'âge et mode de déplacement

	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-79 ans	>=80 ans	Nombre de tués 2011	Evolution/2010
Cyclistes	2	0	0	0	1	0	5	0	8	-1
Cyclomotoristes	0	2	1	3	3	2	0	0	11	-5
Motocyclistes	0	0	8	8	11	8	0	0	35	+5
Piétons	1	0	1	2	3	3	8	8	26	+3
Véhicules légers ou utilitaire	7	1	22	17	8	13	7	8	83	+20
Autres modes	0	0	1	1	0	1	0	0	3	-6
Nombre de tués 2011	10	3	33	31	26	27	20	16	166	+16
Evolution par rapport à 2010	+1	-4	+8	+1	+4	0	-2	+8	+16	

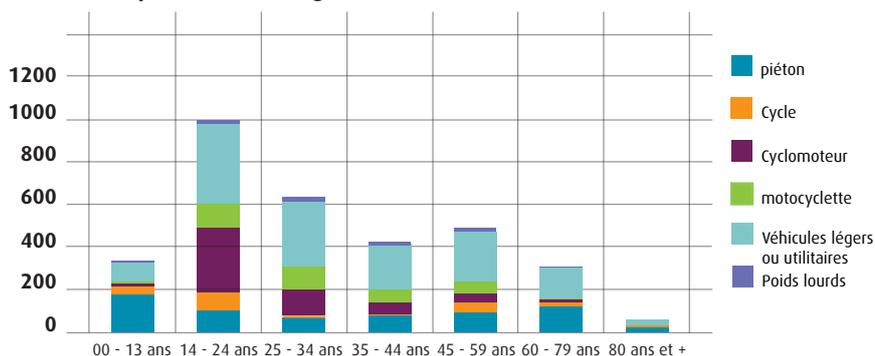
La répartition des tués par classe d'âge montre que l'évolution par rapport à 2010 est défavorable pour les 18/24 ans et les plus de 80 ans. Parmi les catégories d'utilisateurs, les conducteurs et passagers de véhicules légers ou d'utilitaires ont été particulièrement touchés cette année.

Évolution du nombre d'accidents entre 2004 et 2011



Entre 2004 et 2011, le nombre d'accidents a baissé fortement pour les usagers des véhicules légers ou d'utilitaires, des poids lourds et des cyclomoteurs. Par contre, le nombre d'accidents baisse peu pour les cyclistes, les motocyclistes et les piétons.

Les blessés par tranche d'âge



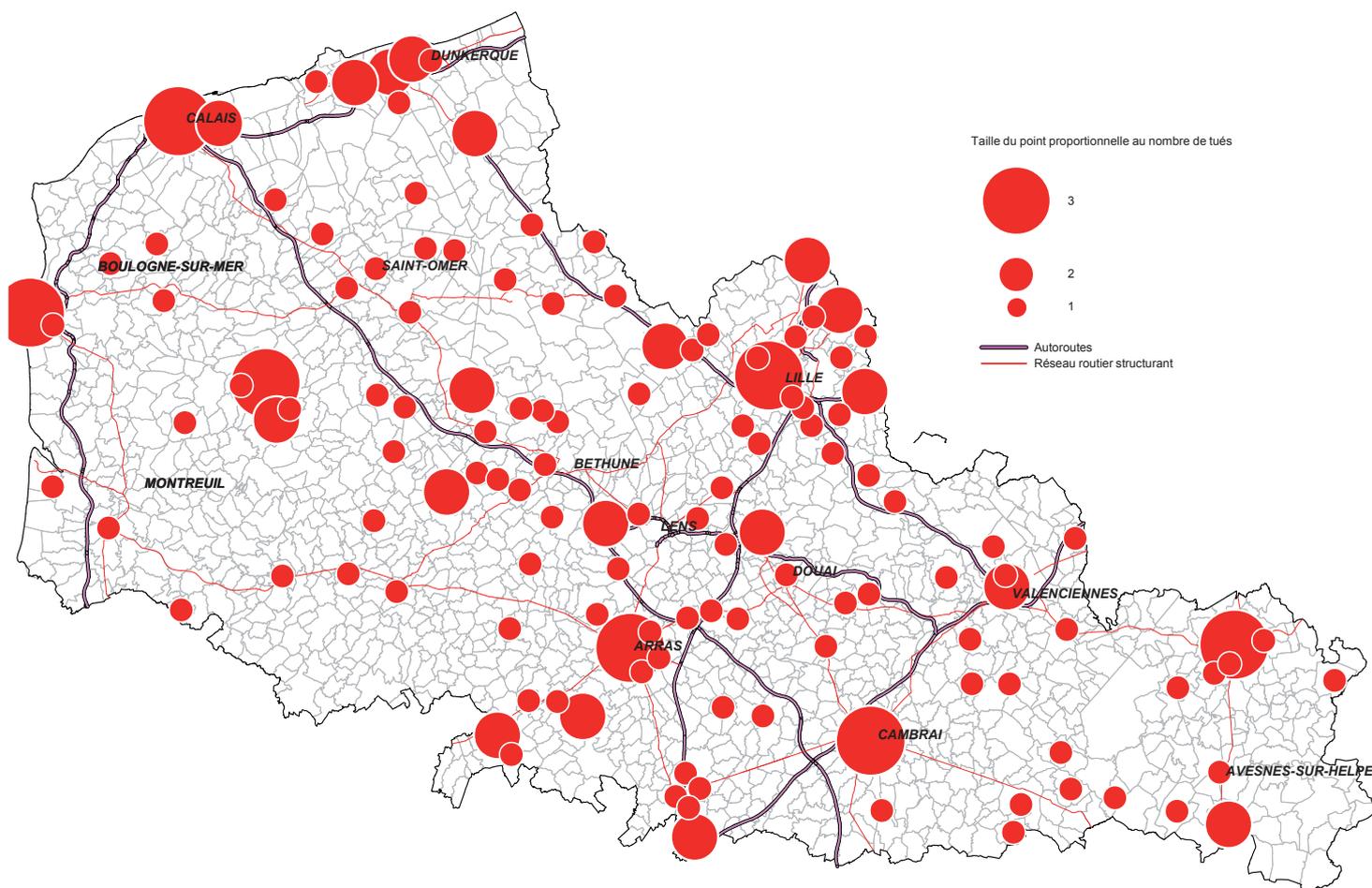
Les jeunes sont particulièrement exposés aux dangers de la route et doivent être les cibles prioritaires des actions de prévention.

Les accidents mortels sur le territoire régional

Les tués par commune

Les accidents mortels sont répartis sur tout le territoire régional, ils ne sont pas concentrés uniquement au niveau des grandes agglomérations ou des infrastructures routières structurantes.

Les tués par commune en 2011



Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais (données du portail accidents arrêtées au 30 mai 2012)
©IGN - BDCARTO



Directeur de publication :
Michel Pascal

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

Photos :
Frédéric Michaux
Julien Bondue
Michel Petit
MEDDE
CETE Nord Picardie
Imprimerie :
Impression Directe
impression sur papier recyclé,
encres végétales

ISSN 2109-2648

Septembre 2012

Direction régionale de l'environnement
de l'aménagement et du logement
Nord - Pas-de-Calais
44, rue de Tournai BP 259
59019 Lille cedex

tél : 03 20 13 48 48 - Fax 03 20 13 48 78
www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Sources

Les données corrigées issues du Portail accidents pour des analyses détaillées de l'année écoulée.

Le BAAC est le Bulletin d'Analyse des Accidents de la circulation. Il est renseigné par les forces de l'ordre (police, gendarmerie ou CRS). Ensuite, il est transmis à l'Observatoire National de Sécurité Routière (ONISR), puis à l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière pour être corrigé puis versé dans le Portail accidents. Enfin, exploité par l'Observatoire Régional de Sécurité Routière pour réaliser le bilan régional de l'accidentologie il est disponible sur le site de la DREAL : <http://www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr>

Les contraintes d'exploitation ne permettent pas de disposer des données corrigées avant un délai de 6 mois environ. Toutefois, un système de remontées rapides permet de connaître le nombre provisoire d'accidents, de tués, de blessés et de blessés hospitalisés dès le mois suivant.