

Région Nord - Pas-de-Calais
Sécurité routière

L'accidentologie en 2010
les motards en première ligne



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 : motocyclettes, scooters et cyclo-moteurs.

Sommaire

Les grands enjeux nationaux p.4

Un enjeu régional les accidents impliquant un poids lourd p.8

Les circonstances des accidents p.9

Les victimes de la route p.12

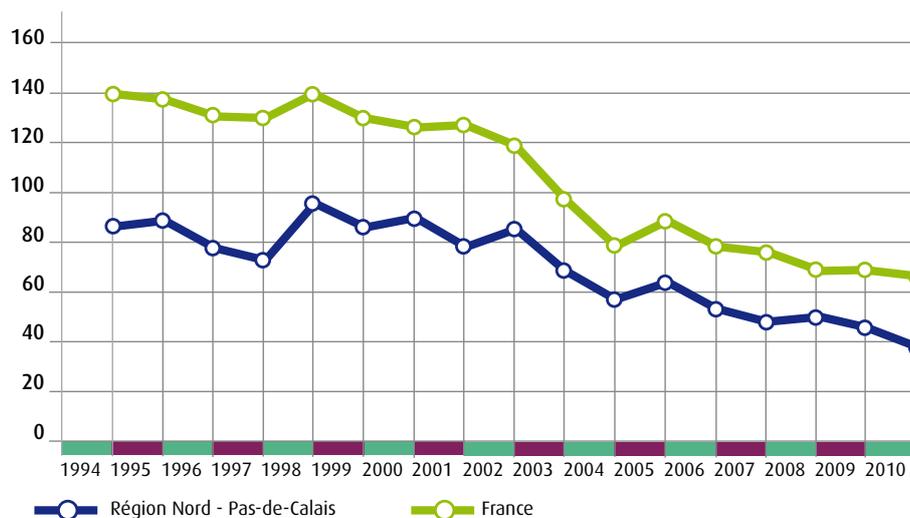
Les accidents mortels sur le territoire régional p.14

Les chiffres clés de l'accidentologie

	Années	Accidents	Tués	Blessés	Blessés hospitalisés	Gravité
Région						
	2010	2 628	150	3 228	1 394	5,7
	2009	3 238	187	4 131	1 696	5,8
	évolution	-19 %	-37	-22 %	-18 %	-0,1
Nord						
	2010	1 840	85	2 236	859	4,6
	2009	2 246	109	2 797	1 058	4,9
	évolution	-18 %	-24	-20 %	-19 %	-0,3
Pas-de-Calais						
	2010	788	65	992	535	8,2
	2009	992	78	1 334	638	7,9
	évolution	-21 %	-13	-26 %	-16 %	+0,3
France métropolitaine						
	2010	67 288	3 992	84 461	30 393	5,9
	2009	72 315	4 273	90 934	33 323	5,9
	évolution	-7 %	-281	-7 %	-9 %	0

La région Nord - Pas-de-Calais enregistre une baisse de 37 tués en 2010 par rapport à l'année 2009. La gravité des accidents dans le Pas-de-Calais reste presque deux fois plus élevée que dans le Nord. Cette différence peut s'expliquer par la typologie des réseaux entre les deux départements : caractère moins urbain du Pas-de-Calais.

Évolution du nombre de tués par million d'habitants en France et en Nord - Pas-de-Calais



Le nombre de tués par million d'habitants diminue alors que le trafic a augmenté sur la même période. L'exposition au risque routier reste moins élevée en région Nord - Pas-de-Calais qu'en France métropolitaine.

La sécurité routière, une détermination de tous les instants



Les résultats de l'année 2010 sont encourageants mais demeurent fragiles : les chiffres à la hausse du premier trimestre 2011 soulignent combien l'impérative mobilisation des services est nécessaire pour inscrire ces progrès dans le temps.

Face à ce constat, l'État renforce les contrôles sur les routes, organise des actions de prévention, assure la formation des conducteurs, harmonise les vitesses sur certaines sections du réseau routier national et encourage l'utilisation des modes de transports alternatifs à la voiture afin d'améliorer la sécurité des déplacements des usagers.

L'implication de tous est indispensable pour changer les comportements. Il est nécessaire de poursuivre, avec la même détermination, les efforts engagés pour éviter que davantage de destins ne soient brisés.

Dominique BUR

Prefet de la région Nord - Pas-de-Calais

Témoignages



Philippe LALART
Directeur départemental
des territoires et de la mer
du Nord

**Comment
agit la DDTM du Nord ?**

La DDTM apporte un éclairage sur les enjeux et les facteurs d'accident, via les analyses et les études réalisées par son observatoire départemental. Elle approfondit d'année en année cette connaissance et la traduit en plans d'actions : moto depuis 2010, cyclistes en milieu scolaire en 2011, cyclo, piétons et seniors en préparation. Son rôle n'est pas d'agir elle-même mais d'orienter et de proposer aux acteurs locaux de se mobiliser. C'est ainsi qu'en partenariat avec l'association des maires, 500 correspondants élus ont été désignés dans les conseils municipaux et qu'avec l'inspection d'académie, des référents ont été désignés dans les 200 collèges et les 60 circonscriptions du primaire. Les actions moto sont organisées par les associations et les clubs.

Cette mobilisation se traduit par la montée en puissance des porteurs de projets de prévention proposés au plan départemental d'actions de sécurité routière. La DDTM de son côté mobilise ses représentations territoriales pour accompagner ces actions de terrain de plus en plus nombreuses.



Michel STOUMBOFF
Directeur départemental
des territoires et de la mer
du Pas-de-Calais

**Quelles sont les actions
menées par la DDTM du
Pas-de-Calais à destination
des deux roues motorisés ?**

M. le Préfet du Pas-de-Calais a fixé comme principal objectif 2011 la réduction de la mortalité des deux-roues motorisés. Pour ce faire, des actions de prévention sont mises en place :

- le relais motards calmos lors de l'Enduropale a accueilli cette année 4 000 motards ;
- l'action départementale « les petits mots » le 19 mars 2011 a permis de sensibiliser 2 000 usagers de deux-roues motorisés et 18 000 automobilistes ;
- les six demies journées de formation gratuites à travers le Pas-de-Calais offrent aux conducteurs de deux-roues motorisés la possibilité de se remettre à niveau ;
- la journée portes ouvertes des circuits organisée par la Fédération française motocycle (FFM) est l'occasion de sensibiliser les conducteurs de deux-roues motorisées aux dangers de la route.

Pour mener à bien ces objectifs ambitieux, un partenariat est construit avec les clubs et concessionnaires moto, les professionnels de l'enseignement à la conduite et les assureurs.

Les acteurs de la sécurité routière

La mise en œuvre de la politique locale de sécurité routière par l'État est placée sous la responsabilité du préfet de chaque département. Celui-ci s'appuie sur son directeur de cabinet, chef de projet de sécurité routière départemental. Le directeur de cabinet 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, l'aide à préparer, élaborer et mettre en œuvre la politique locale de sécurité routière dans le département. Le Préfet 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'État, les collectivités territoriales, des acteurs du secteur privé ainsi que de nombreuses associations.



Un bilan 2010 favorable

Le présent bilan régional de l'accidentologie est réalisé par l'observatoire régional de la sécurité routière de la Direction régionale de l'environnement et du logement du Nord - Pas-de-Calais en lien avec les observatoires départementaux de sécurité routière des Directions départementales des territoires et de la mer. Ce bilan de l'année 2010 est plutôt favorable pour notre région puisque l'on déplore 37 tués de moins qu'en 2009. Toutefois, nous avons encore d'importantes marges de progrès notamment chez les motards qui représentent, cette année encore, plus de 30 % des tués. Et les mauvais résultats du début de l'année 2011 gommant en partie ces résultats encourageants.

Les acteurs de la sécurité routière en Nord - Pas-de-Calais doivent poursuivre la mobilisation autour des grands enjeux nationaux que sont l'alcool, la vitesse, les jeunes et les deux-roues motorisés. Il nous faut également agir sur les enjeux spécifiques à notre région pour continuer à faire baisser ces chiffres.

Michel PASCAL

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

Les grands enjeux nationaux

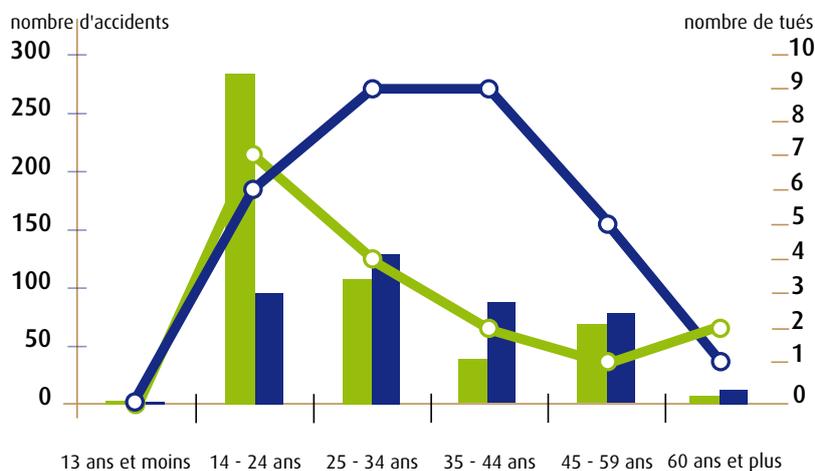
La sécurité des deux roues motorisés reste une préoccupation majeure malgré un net recul de la mortalité

Les motocyclistes, scootéristes et cyclomoteuristes sont des usagers plus gravement touchés en cas d'accidents. Ils représentent 30 % des tués en 2010 alors que leur part dans le trafic est bien moindre (2 % en kilométrage parcouru). La mortalité des usagers de cyclomoteurs et scooters de moins de 50 cm³ est stable par rapport à 2009. La mortalité des usagers de motocyclettes et de scooters de plus de 50 cm³ est en très net recul (-19 tués par rapport à 2009) mais reste préoccupante. Cet enjeu reste au cœur des priorités de l'État.

Bilan et évolution

En 2010, les usagers de deux-roues motorisés représentent 30 % des tués en région et 24 % des tués au niveau national.

Les accidents par classe d'âge du conducteur



La mortalité des usagers de scooters et motocyclettes de moins de 50 cm³ concerne plutôt les jeunes entre 14 et 24 ans alors qu'elle touche plutôt les 25-44 ans pour les deux roues motorisés de plus de 125 cm³.

■ accidents 2RM >= 50 cm³
■ accidents 2RM < 50 cm³
● tués 2RM >= 50 cm³
● tués 2RM < 50 cm³
2RM = deux-roues motorisés

Cadrage réglementaire

- Les jeunes âgés de :
- 14 ans peuvent conduire un deux-roues de 50 cm³ s'ils ont obtenu le Brevet de sécurité routière (BSR) ;
 - 16 ans peuvent conduire des cylindrées n'excédant pas 125 cm³ s'ils disposent du permis A1 ;
 - 18 ans peuvent conduire des motos de moins de 34 ch s'ils ont obtenu le permis A ;
 - 20 ans peuvent conduire des cylindrées n'excédant pas 125 cm³ s'ils ont obtenu le permis B depuis plus de 2 ans ou tout type de motocyclette s'ils ont obtenu le permis A depuis plus de 2 ans ;
 - 21 ans peuvent conduire tout type de motocyclette s'ils disposent du permis A.

Les accidents et les tués en fonction du type de cylindrée

2RM < 50 cm ³	Nbre de tués	Nbre d'accidents	Gravité
2010	16	498	3,2
2009	16	584	2,7
Evolution	0	-15 %	+0,5
2RM >= 50 cm ³			
2010	30	397	7,6
2009	49	529	9,3
Evolution	-19	-25 %	-1,7

Le nombre d'accidents et de tués en deux roues motorisés de plus de 50 cm³ est en net recul par rapport à 2009 mais les accidents restent plus graves que ceux en deux roues motorisés de moins de 50 cm³.



Les causes sur 895 accidents

Les deux-roues motorisés

La vitesse excessive

Pour 64 accidents, les forces de l'ordre ont relevé un défaut de maîtrise de la vitesse du deux-roues.

L'alcool, les stupéfiants

89 conducteurs de deux-roues motorisés avaient un taux d'alcoolémie illégal. La proportion d'usagers alcoolisés est plus importante chez les conducteurs de cyclomoteurs et de scooters de moins de 50 cm³ (jeunes).

7 usagers accidentés ont été dépistés positifs pour l'usage de drogues.

Le manque d'expérience

Depuis le 1^{er} 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 des 5 dernières années.

Des usagers plus fragiles en cas de choc

41 usagers de deux-roues motorisés accidentés ne portaient pas de casque.

Le petit gabarit

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

Les accidents par type de route

	2 RM < 50 cm ³	2RM >= 50 cm ³	Ensemble
Autoroute	0 %	7 %	6 %
Routes nationales	1 %	2 %	2 %
Routes départementales	21 %	37 %	27 %
Voies communales et autres	78 %	54 %	65 %

Les accidents en deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ se produisent plutôt sur routes communales. La répartition des accidents en deux-roues motorisés de plus de 50 cm³ sur les différents type de routes est proche de celle de l'ensemble des usagers.

Les accidents selon la taille de l'agglomération

	2 RM < 50 cm ³	2RM >= 50 cm ³	Ensemble
hors agglo	10 %	31 %	27 %
agglo de - de 5 000 h	11 %	14 %	10 %
agglo de - de 20 000 h	33 %	22 %	23 %
agglo au delà de 20 000 h	46 %	32 %	40 %

Les accidents en deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ se produisent plutôt en agglomération car il s'agit d'un mode de transport urbain.

Les accidents en deux-roues motorisés de plus de 50 cm³ sont plus nombreux hors agglomération.

Les jeunes de moins de 25 ans : 41 tués

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.

Le nombre de tués chez les moins de 25 ans est en légère baisse en 2010, résultat encourageant après la mise en œuvre d'une politique de prévention ciblée sur les jeunes.

Bilan et évolution

En 2010, les jeunes de moins de 25 ans représentent 27 % des tués en région et 28 % au niveau national.

Si l'on ramène le nombre de tués à la population de la tranche d'âge, ce sont les 21-24 ans qui sont les plus touchés : 17 tués en 2010. Cette tranche d'âge cumule l'inexpérience du volant et la conduite des deux-roues motorisés les plus puissants.

Les jeunes de moins de 25 ans

L'inexpérience au volant

Le nombre d'accidents diminue avec le nombre d'années de permis de conduire. Cela confirme que les jeunes permis doivent être 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.

L'alcool

Les accidents liés à l'alcool semblent en baisse pour cette classe d'âge.

58 accidents avec un jeune dépassant le seuil légal d'alcoolémie contre 80 en 2009. 27 accidents avec un jeune dépisté positif pour au moins un produit stupéfiant contre 21 en 2009.



L'alcool ou les stupéfiants : 31 accidents mortels

Les facteurs pouvant affecter la vigilance sont nombreux : fatigue, téléphone portable, psychotropes... Parmi ces facteurs, la présence d'alcool est fréquemment détectée chez les conducteurs accidentés.

L'alcool

La consommation excessive d'alcool dépend également du jour, de l'heure, de l'âge et du sexe :

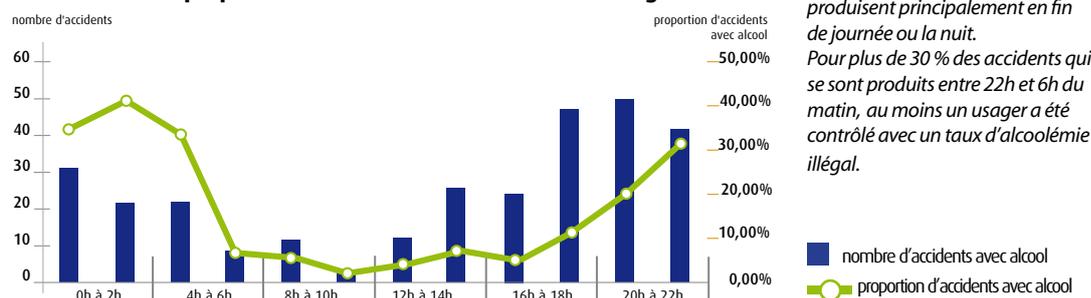
53% des accidents liés à l'alcool se sont produits le week-end,

46% des accidents avec alcool se sont produits entre 18h et minuit,

51% des usagers ayant un taux d'alcoolémie illégal ont moins de 35 ans,

87% des usagers ayant un taux d'alcoolémie illégal sont des hommes.

Le nombre et la proportion d'accidents avec alcoolémie illégale



Les accidents avec alcool se produisent principalement en fin de journée ou la nuit. Pour plus de 30 % 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.

Les accidents mortels en présence d'alcool

Années	Accidents mortels	Accidents mortels avec au moins un usager alcoolisé
2006	203	51
2007	185	47
2008	185	66
2009	173	26
2010	139	25

En 2010, la présence d'un taux d'alcool illégal a été relevé pour au moins un usager dans 25 accidents mortels. Ce chiffre est encourageant mais la présence d'alcool n'a pas pu être vérifiée pour au moins un usager pour 78 accidents mortels ce qui démontre que des progrès sont encore à faire en matière de dépistage et de communication des résultats.

La répartition des conducteurs dépistés positifs après un accident

	2RM < 50 cm ³	2RM >= 50 cm ³	Véhicules légers	Cyclistes	Piétons	Poids lourds
alcoolémie +	58	31	277	6	18	3
résultat connu	405	351	2580	125	259	135
positif / connu	14 %	9 %	11 %	5 %	7 %	2 %

La consommation excessive d'alcool concerne tous les usagers de la route mais elle est plus fréquente chez les usagers de deux-roues motorisés de moins de 50 cm³ et très rare chez les conducteurs de poids lourds.



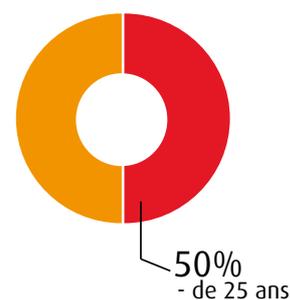
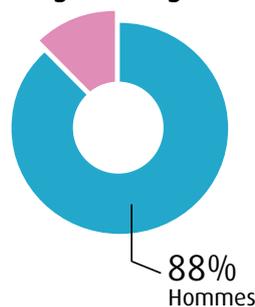
Les stupéfiants

La présence de stupéfiant a été détectée pour 57 accidents dont 9 mortels. Pour 22 accidents dont 3 mortels, la conduite sous influence de produits stupéfiants est associée à une consommation excessive d'alcool.

La consommation de drogue touche plutôt les jeunes : la moitié des usagers contrôlés positifs avaient moins de 25 ans. C'est un phénomène typiquement masculin : 88 % étaient des hommes.

Toutefois, le résultat des dépistages est connu pour seulement 295 usagers impliqués dans les 2 628 accidents de l'année. L'exploitation plus poussée des résultats n'est donc pas possible compte-tenu du faible nombre d'usagers dépistés.

Usage de drogue



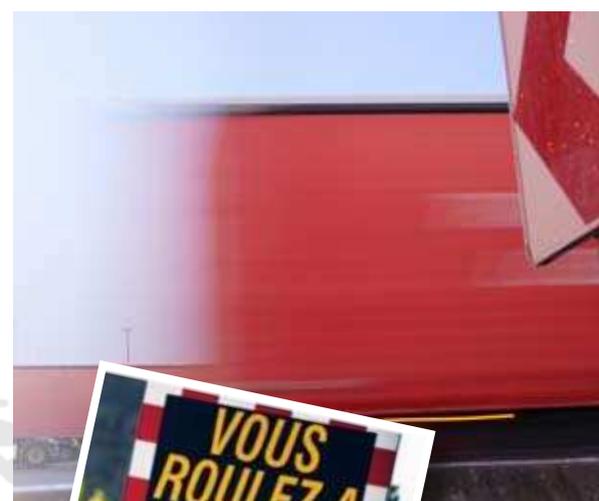
La vitesse : des accidents plus nombreux et plus graves

La vitesse excessive influe sur la fréquence des accidents en diminuant le temps de réaction pour éviter le choc, et sur leur gravité en augmentant la violence du choc.

De plus, alcool et vitesse excessive sont souvent liés.

En 2010, les forces de l'ordre ont relevé un « défaut de maîtrise de la vitesse du véhicule » pour 269 accidents dont 11 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. C'est donc une cause sous-évaluée dans les données disponibles. 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.



- Pour dissuader les excès de vitesse, le comité interministeriel de la sécurité routière qui s'est réuni le 11 mai 2011 a décidé que :
 - les panneaux indiquant la présence de radars fixes seront remplacés progressivement par des radars pédagogiques,
 - les avertisseurs de radars seront interdits,
 - de nouveaux radars seront déployés d'ici à la fin de l'année 2012,
 - les excès de vitesse de plus de 50 km/h seront désormais qualifiés de délit dès la première infraction,
 - toutes les technologies permettant aux automobilistes de mieux contrôler leur vitesse seront favorisées.

Un enjeu régional

Les accidents impliquant des poids lourds : 20 accidents mortels

Les accidents impliquant des poids lourds sont rares (moins de 5 % des accidents) mais ils sont 3 fois plus graves. L'implication des poids lourds ne signifie pas qu'ils sont responsables des accidents.

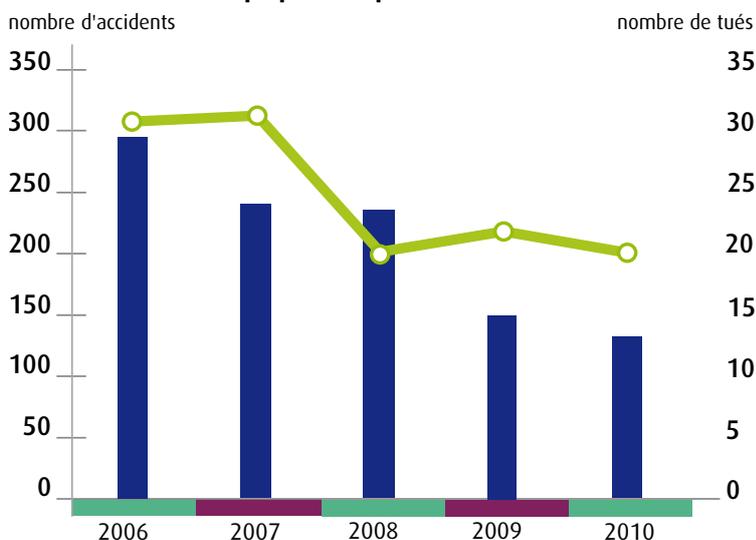
Les causes

Les accidents impliquant un poids lourd sont plus graves du fait de leur poids et de leur taille. Mais l'implication des poids lourds ne signifie pas qu'ils sont responsables. La consommation excessive d'alcool a été décelée pour 3 conducteurs de poids lourds impliqués dans un accident. La consommation de produit stupéfiant a été décelée pour 1 conducteur de poids lourds impliqué dans un accident.

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 2010, 7 662 véhicules ont été contrôlés et 276 véhicules présentant de graves problèmes de sécurité ont fait l'objet d'une immobilisation.

En 2010, on dénombre 131 accidents impliquant un poids lourd, ayant entraîné la mort de 20 personnes, soit 15 tués pour 100 accidents. C'est 3 fois plus que la moyenne des accidents (5,7 tués pour 100 accidents).

Le nombre d'accidents et le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd



Le nombre d'accidents et le nombre de tués dans des accidents impliquant un poids lourd sont en baisse depuis 5 ans.

■ nombre d'accidents
● nombre de tués

La répartition des accidents en fonction du type de route

Type de route	% d'accidents impliquant un poids lourd	Ensemble des accidents
Autoroutes	31 %	6 %
Routes nationales	5 %	2 %
Routes départementales	40 %	27 %
Voies communales et autres	24 %	65 %

Les poids lourds empruntent de façon privilégiée les grands axes routiers, ce qui explique que le nombre d'accidents impliquant un poids lourd soit plus important sur ces axes.



Les circonstances des accidents

Les accidents mortels se produisent majoritairement sur route départementale, hors agglomération, en fin de semaine ou en fin de journée.

Les lieux et les facteurs d'accidents

La répartition par catégorie de routes

	2010			2009		
	Nombre accidents*	Nombre de tués*	Indice gravité	Nombre accidents	Nombre de tués	Indice gravité
Autoroute	173	15	8,7	379	19	5,0
Nationales	41	6	14,6	76	8	10,5
Départementales	737	80	10,9	895	104	11,6
Voies communales et autres	1 775	54	3,0	2 014	56	3,0

* Les accidents et tués aux intersections sont comptés deux fois.

Le nombre d'accidents sur autoroutes ou routes nationales connaît une baisse remarquable. Cependant, leur gravité est en nette augmentation par rapport à 2009. La gravité des accidents reste plus faible sur autoroute que sur route nationale ou départementale, ce qui est directement lié aux caractéristiques des autoroutes : chaussées séparées empêchant les collisions frontales et dénivellations des échanges permettant de limiter les accidents aux carrefours...

La répartition en agglomération et hors agglomération

	Nombre d'accidents	% d'accidents	Gravité
Hors agglomération	696	27 %	12,2
aggl de - de 5 000 h	263	10 %	9,9
aggl de - de 20 000 h	614	23 %	3,7
plus de 20 000	1055	40 %	1,5
Total accidents	2628	100 %	5,7

Les interdistances

316 accidents corporels sont des collisions par l'arrière ou en chaîne. Ces accidents auraient pu être évités si les distances de sécurité avaient été respectées.

Le nombre de tués après une collision avec un obstacle fixe

Obstacle fixe heurté	Accidents	Tués	Indice de gravité
Bâtiment, mur, pile de pont	77	14	18,2
Arbre	80	13	16,3
Poteau	60	9	15,0
Véhicule en stationnement	149	9	6,0
Fossé, talus, paroi rocheuse	51	4	7,8
Glissière	87	4	4,6
Autres	116	9	7,8
Total	543	48	8,8

La part des accidents sur route départementales est importante mais elle est liée à la longueur du réseau et à l'importance du trafic.

Les accidents sont plus nombreux en agglomération mais moins graves compte tenu des vitesses pratiquées.

De nombreux obstacles bordent les routes et peuvent, par leur rigidité, aggraver sérieusement les conséquences d'un accident. Les dispositifs de retenues 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 3 fois plus importante que celle d'une collision avec une glissière.

Les principaux facteurs d'accidents

Ils se répartissent en trois catégories et peuvent se cumuler. Ils sont 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.

Au véhicule :

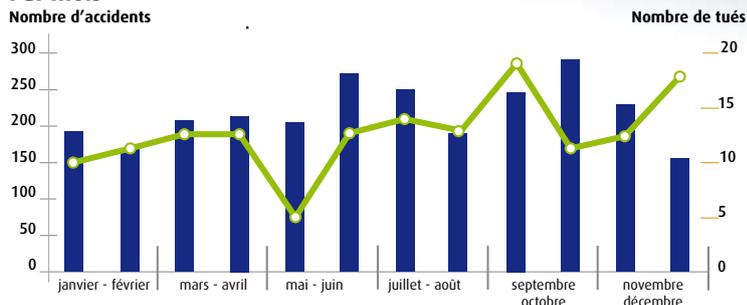
La défektivité mécanique ;
L'absence de signalisation ou d'éclairage ;
L'éclatement d'un pneumatique.

À l'infrastructure :

Les mauvaises conditions de visibilité ou de lisibilité de l'infrastructure ;
Les collisions avec des obstacles fixes.

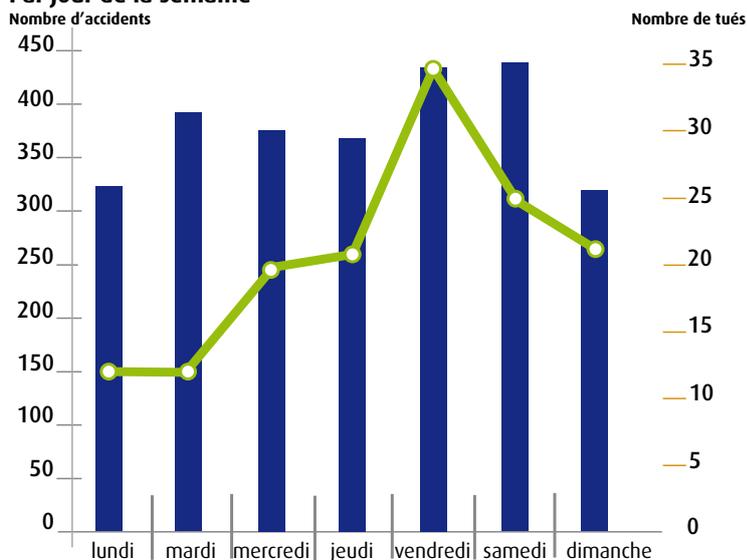
Les accidents et les tués dans le temps

Par mois



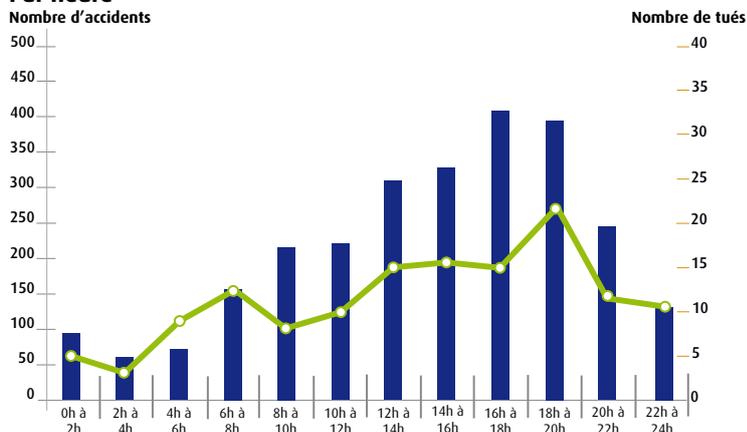
Les mauvaises conditions météorologiques des mois d'hiver entraînent une baisse des vitesses ainsi que du trafic et donc du nombre d'accidents.

Par jour de la semaine



Le nombre d'accidents est plus important en semaine et le samedi lorsque le trafic est plus dense.

Par heure



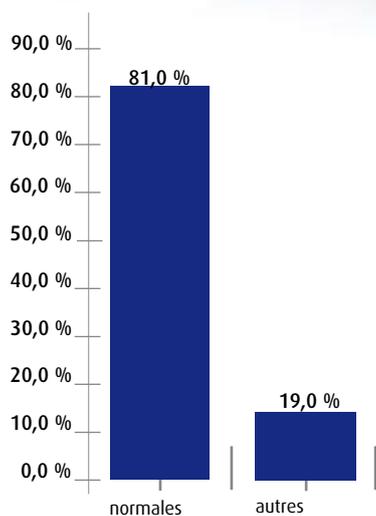
Le nombre d'accidents est important à l'heure de pointe du soir entre 16h et 18h. Le nombre de tués est plus important entre 18h et 20h.

■ nombre d'accidents
● nombre de tués

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

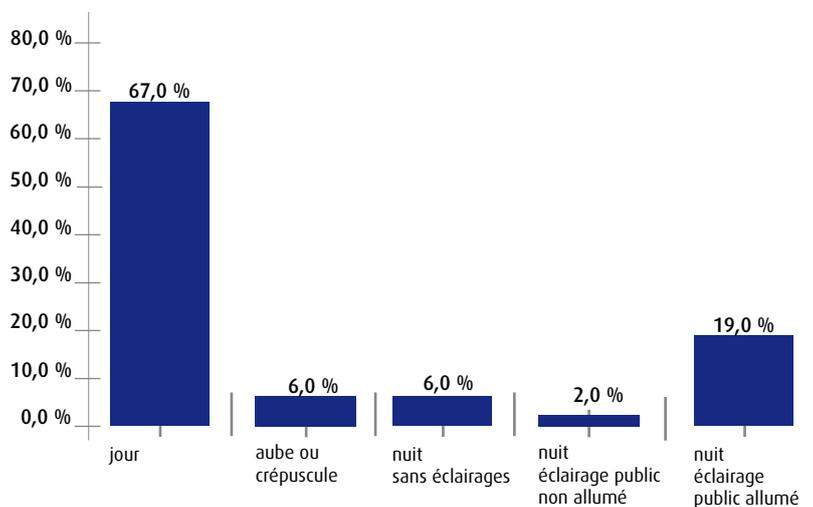
Les conditions atmosphériques

Seulement 19 % des accidents se produisent par temps de pluie, de neige, de brouillard, de tempête, de vent ...



La luminosité

Deux tiers des accidents se produisent en plein jour. Toutefois, les accidents de nuit sont plus graves puisqu'ils représentent près de la moitié des tués. Les causes : le manque de visibilité mais aussi l'alcool, la fatigue et la fluidité du trafic qui permet des vitesses plus élevées.

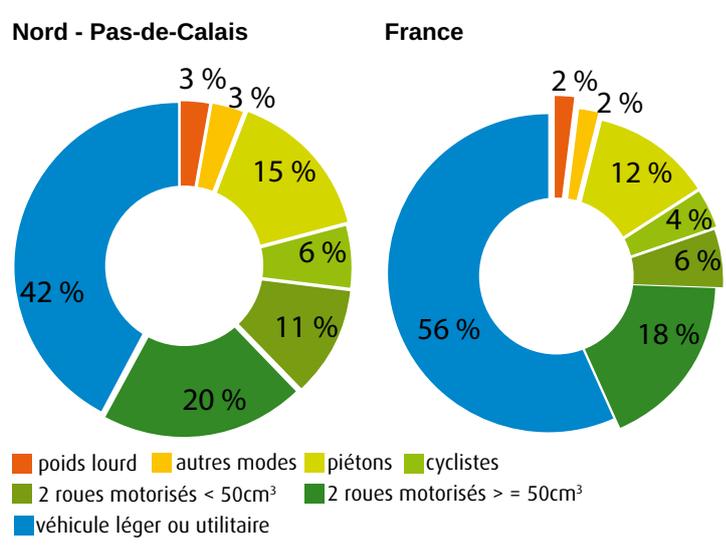




Les victimes de la route

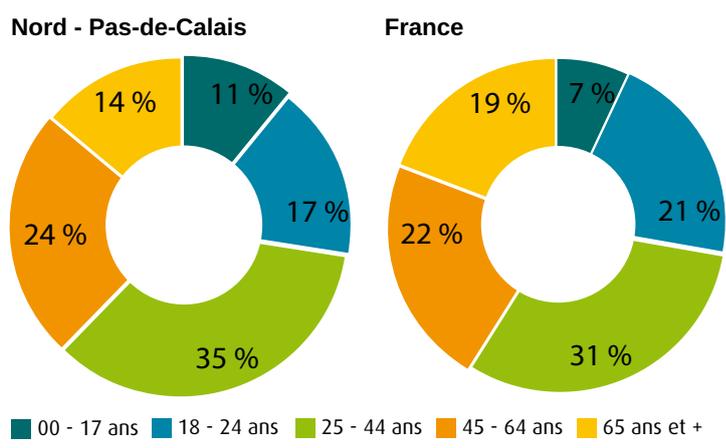
La répartition des tués par classe d'âge et par catégories d'usagers montre que l'évolution par rapport à 2009 est globalement favorable pour tous les usagers à l'exception des plus vulnérables.

La répartition des tués par catégories d'usagers



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



Les jeunes entre 18 et 24 ans ont été moins touchés cette année en région que sur l'ensemble de la France métropolitaine. Les adultes entre 25 et 64 ans sont plus touchés ce qui est en partie lié à la surmortalité des usagers de motocyclettes en région.



Les tués par classe d'âge et mode de déplacement

	00-13	14-17	18-24	25-34	35-44	45-59	60-79	>=80	Tués 2010	Evolution*
Conducteurs et passagers de voitures	4	2	11	12	5	11	12	6	63	-52 %
2 roues motorisés < 50 cm ³	0	3	4	4	2	1	2	0	16	-32 %
2 roues motorisés >= 50 cm ³	1	0	5	9	9	5	1	0	30	-34 %
Piétons	2	1	1	2	5	5	6	1	23	-42 %
Cyclistes	2	1	2	1	0	1	1	1	9	-27 %
Autres modes	0	0	2	2	1	4	0	0	9	+13 %
Tués 2010	9	7	25	30	22	27	22	8	150	-42 %
Evolution*	+22 %	-44 %	-57 %	-46 %	-44 %	-33 %	-37 %	-31 %	-42 %	

* par rapport à la moyenne des 5 années précédentes

La forte mobilisation, ces dernières années, des pouvoirs publics, des associations et des usagers de la route s'est traduite par une diminution significative de la mortalité routière : - 42 % de tués par rapport à la moyenne des 5 dernières années. Pour autant, toutes les catégories d'usagers n'en ont pas bénéficié de manière homogène. En particulier, cette année, les cyclistes et les usagers de deux-roues motorisés continuent à payer un lourd tribut. Du côté des classes d'âges, la mortalité des moins de 13 ans en 2010 est, en raison de leur grande vulnérabilité, supérieure de 22 % à la moyenne des 5 dernières années.

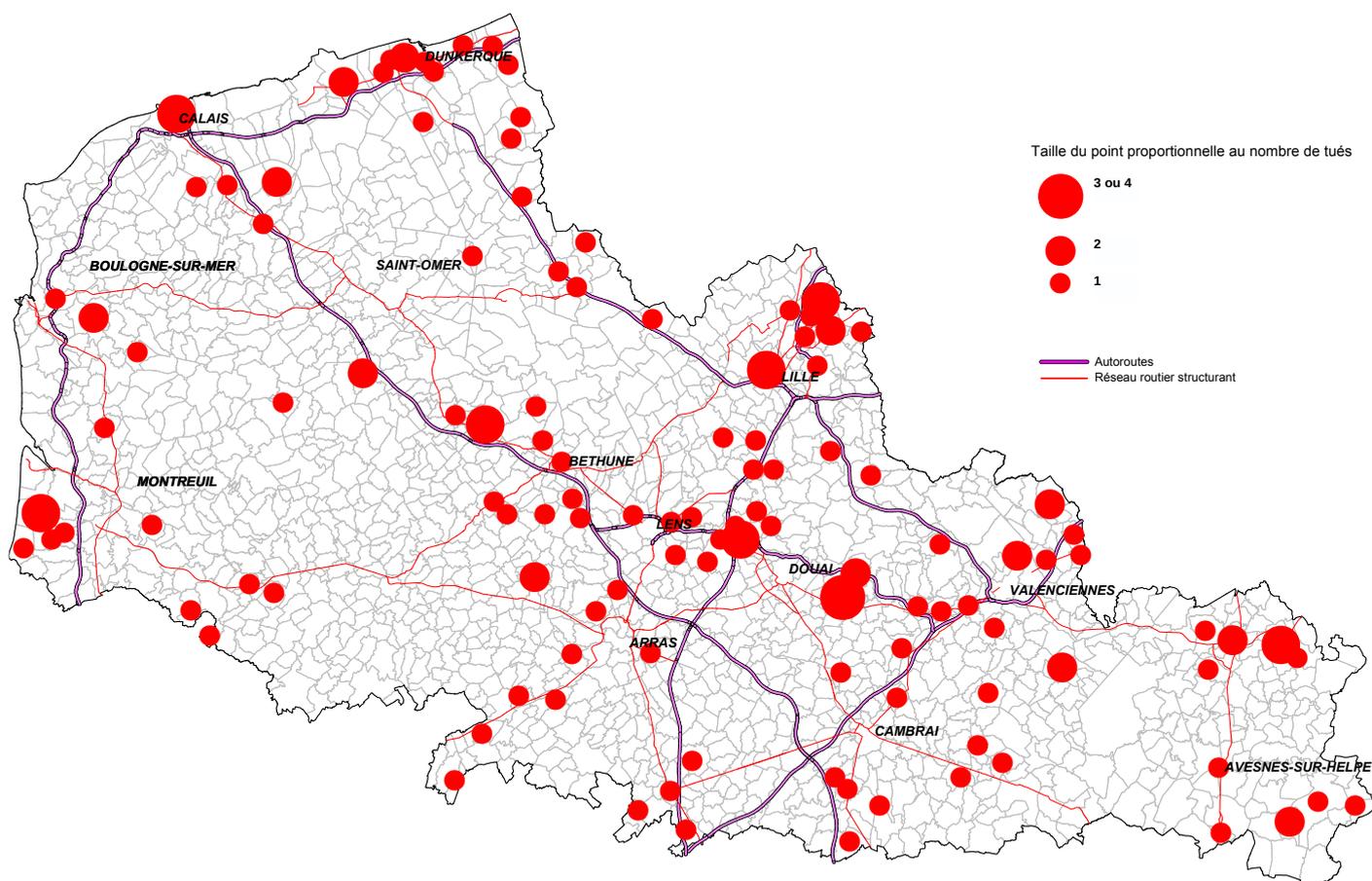
Le nombre de tués par rapport à la population de la classe d'âge

	00-13 ans	14-17 ans	18-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	>=80 ans
Nombre de tués entre 2005 et 2010	46	70	314	306	219	227	197	66
Population INSEE 2007	754 475	223 214	409 346	527 070	551 016	802 170	594 702	159 673
Nombre de tués pour 1 million de personnes de la tranche d'âge	61	312	767	580	397	284	331	412

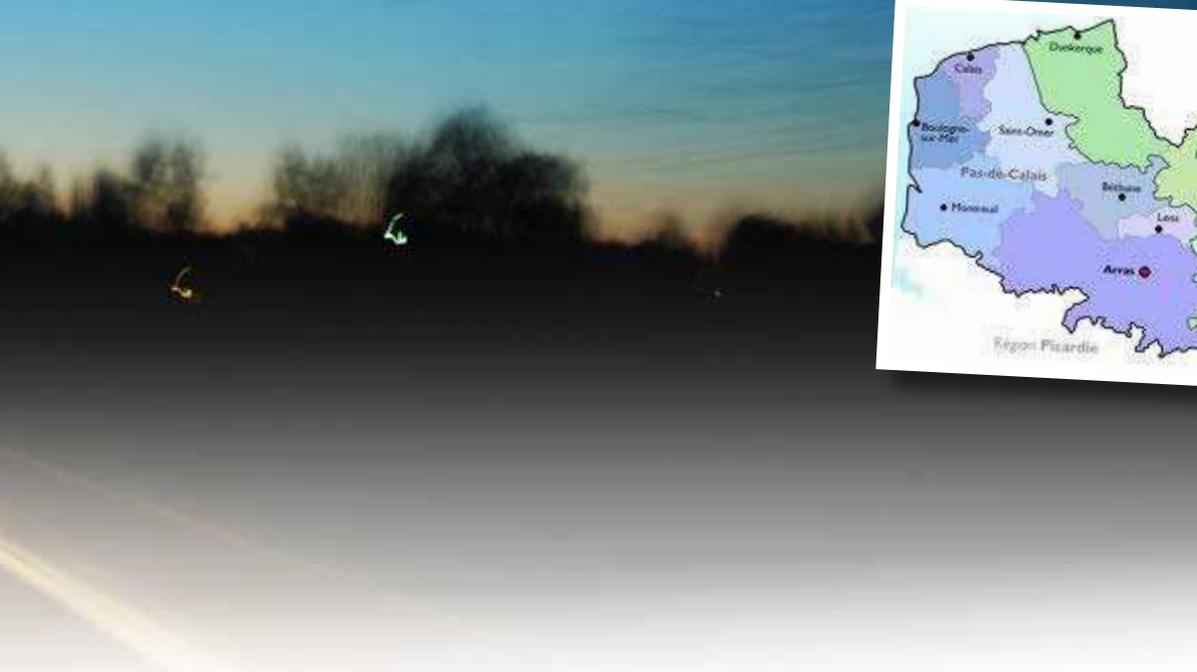
Si l'on ramène le nombre de tués à la population de la tranche d'âge, les 18-24 ans et les 25-34 ans sont les plus touchés, mais on constate que les plus de 80 ans sont également fortement touchés.

Les accidents mortels sur le territoire régional

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



(Carte P Leblond/SCE/SIG)
Source : DREAL Nord-Pas-de-Calais (données du portail accidents arrêtées au 24 mai 2011)
©IGN - BDTOPO



Évolution du nombre de tués par arrondissement

Arrondissement	2010	2009	2008	Nombre de tués depuis 3 ans par million d'habitants
Dunkerque	20	23	25	181
Lille	19	42	27	73
Arras	17	21	23	236
Avesnes-sur-Helpe	16	13	12	175
Valenciennes	13	17	15	129
Béthune	11	15	22	170
Lens	11	13	13	121
Montreuil	11	10	7	249
Cambrai	10	6	16	201
Douai	7	8	4	77
Saint-Omer	7	11	16	215
Boulogne-sur-Mer	4	6	10	123
Calais	4	2	5	93
Total	150	187	202	148

La baisse de l'accidentologie est favorable pour la plupart des arrondissements. Toutefois, si l'on rapporte le nombre de tués des 3 dernières années à la population des arrondissements, l'exposition au risque routier est plus élevée dans les arrondissements de Montreuil, Arras, Saint-Omer et Cambrai.

- plus de 200 tués
- de 100 à 200 tués
- moins de 100 tués



Directeur de publication :
Michel Pascal

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

Photos :
Frédéric Michaux
Michel Petit
MEDDTL

CETE Nord Picardie
Imprimerie :
Impression Directe
impression sur papier recyclé,
encres végétales

ISSN 2109-2648

Septembre 2011

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 sont 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 rempli par les forces de l'ordre (police, gendarmerie et CRS). Il est ensuite 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. Il est enfin exploité par l'observatoire régional de sécurité routière pour réaliser le bilan régional de l'accidentologie 2010.

Vous pouvez retrouver ce document sur le site Internet de la DREAL : www.nord-pas-de-calais.developpement-durable.gouv.fr

Les remontées rapides pour le baromètre régional pour la tendance du premier semestre :

Les contraintes d'exploitation ne permettent pas de disposer des données corrigées avant un délai de 6 mois environ. 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.