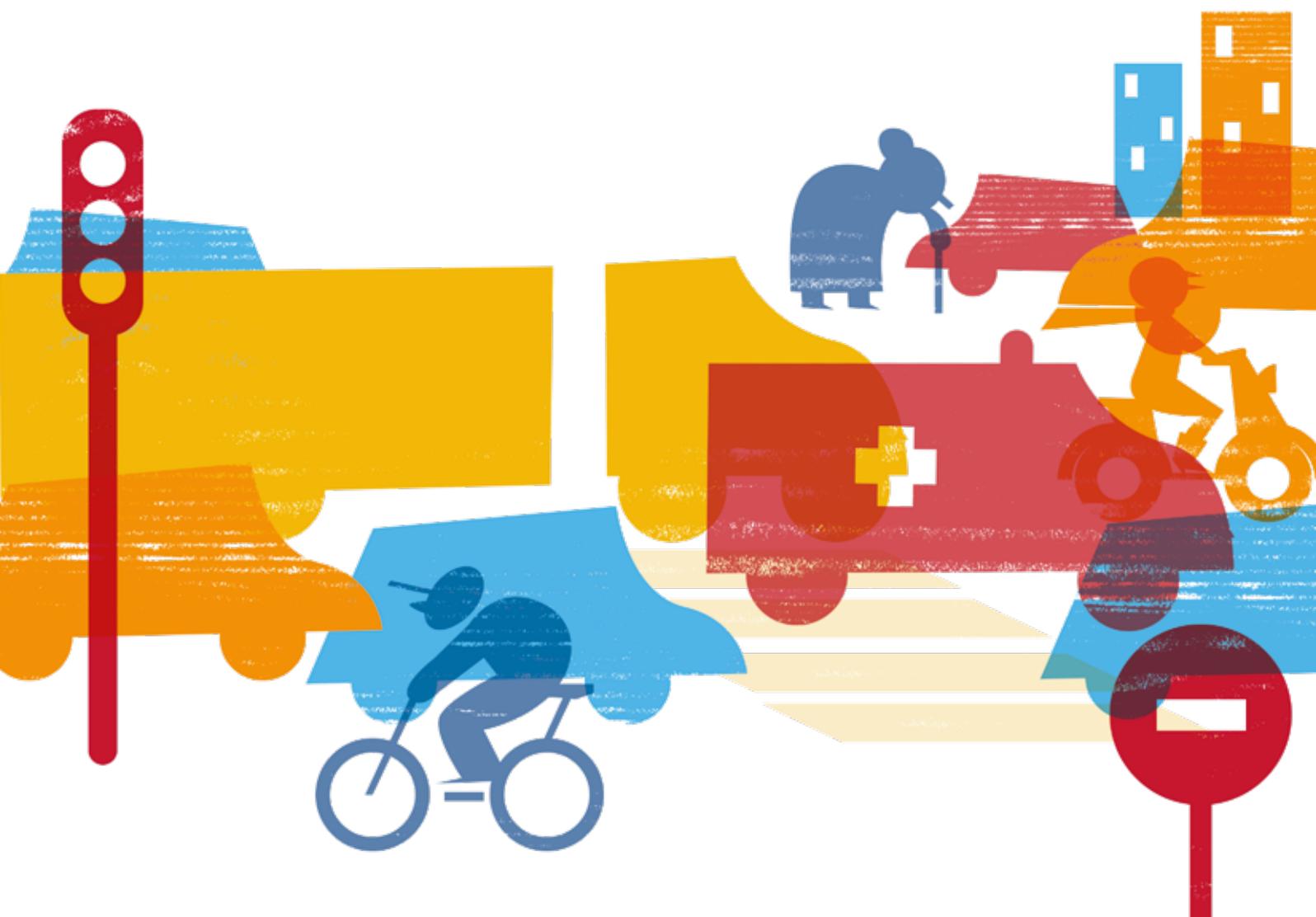


8 ENJEUX POUR LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS DU NORD 2018-2022



SOMMAIRE

Objectifs du document général d'orientations	5
---	---

Méthode et outils.....	6
------------------------	---

ENJEU 1.

RISQUE ROUTIER PROFESSIONNEL.....	8
--------------------------------------	---

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	9
--------------------------------	---

Les trajets professionnels
(hors domicile-travail)

Les trajets domicile-travail

Focus.....	10
------------	----

Orientations d'actions	12
------------------------------	----

ENJEU 2.

ADDICTIONS.....	14
-----------------	----

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	15
--------------------------------	----

Les accidents avec l'alcool

Les accidents avec les stupéfiants

Focus.....	17
------------	----

Orientations d'actions.....	18
-----------------------------	----

ENJEU 3.

JEUNES	22
--------------	----

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	23
--------------------------------	----

Les 14-17 ans

Les 18-24 ans

Les 25-29 ans

Focus.....	27
------------	----

Orientations d'actions.....	29
-----------------------------	----

ENJEU 4.

SENIORS	32
---------------	----

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	33
--------------------------------	----

Les 65-74 ans

Les 75 ans et plus

Focus.....	35
------------	----

Orientations d'actions.....	37
-----------------------------	----

ENJEU 5.

PARTAGE DE LA VOIRIE	40
----------------------------	----

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	41
--------------------------------	----

Les piétons

Les cyclistes

Focus.....	43
------------	----

Orientations d'actions.....	45
-----------------------------	----

ENJEU 6.

DEUX-ROUES MOTORISÉS	47
----------------------------	----

Pourquoi est-ce un enjeu?.....	48
--------------------------------	----

Les cyclomoteurs et motos légères

Les motos lourdes

Focus.....	51
------------	----

Orientations d'actions.....	53
-----------------------------	----

ENJEU 7.

DISTRACTEURS.....	56
Pourquoi est-ce un enjeu ?.....	57
Focus.....	58
Orientations d'actions.....	59

ENJEU 8.

VITESSE.....	62
Pourquoi est-ce un enjeu ?.....	63
Focus.....	64
Orientations d'actions.....	65

Liste des participants au comité de pilotage – Pôle de compétences du 16 novembre 2017.....	67
---	-----------

Glossaire	68
-----------------	-----------

Signataires du Document Général d'Orientations 2018-2022.....	69
---	-----------



OBJECTIFS DU DOCUMENT GÉNÉRAL D'ORIENTATIONS

Le DGO définit la stratégie partagée de lutte contre l'insécurité routière dans le département. Après douze années de baisse continue dans le département (similaire au niveau national), la mortalité routière augmente à nouveau depuis 2014 en France et dans le département du Nord. La route reste la première cause de mort violente du pays: 9 morts et 65 blessés graves par jour en 2016. L'année 2017 n'a pas inversé la tendance. L'objectif fixé par le gouvernement est de descendre sous la barre des 2000 décès en 2020 alors que 3456 personnes ont perdu la vie en 2017 en France métropolitaine (82 victimes dans le Nord).

La vitesse est la première cause d'accidents mortels en France (31%) et le réseau routier sur lequel les accidents mortels sont les plus fréquents, est celui des routes à double sens sans séparateur central : 55% en France et 33% dans le Nord, département fortement urbanisé.

M. Michel Lalande, Préfet du Nord a souhaité que le Document Général d'Orientations (DGO) soit tout particulièrement adapté aux caractéristiques du département en matière de lutte contre l'insécurité routière. La protection des publics vulnérables comme les jeunes, les seniors, les piétons, les deux roues motorisés est prioritaire dans la lutte contre l'insécurité routière. Il s'agit aussi de faire reculer les comportements à risques: excès de vitesse ou vitesse inadaptée, consommation d'alcool et/ou de produits stupéfiants, ainsi que l'usage des distracteurs (téléphone mobile...).

Le Document Général d'Orientation 2018 – 2022 a été construit pour accompagner, fédérer et susciter les initiatives locales en matière de sécurité routière. L'ensemble des acteurs de la sécurité routière ont ainsi participé à son élaboration. Qu'ils en soient remerciés.

Une dynamique collective a été insufflée sous le pilotage de l'État ; 5 réunions ont été organisées (1 en plénière et 4 thématiques). Les collectivités territoriales gestionnaires de voirie (Conseil Dé-

partemental, Métropole Européenne de Lille, Communauté Urbaine de Dunkerque), les nombreuses associations, l'agence régionale de santé, les assureurs et les services déconcentrés de l'État (DREAL, DIR, Éducation Nationale, Parquet) ont contribué très activement aux travaux.

Huit enjeux ont été identifiés et partagés: la réduction de la vitesse, la lutte contre l'usage des distracteurs et des produits psychotropes au volant, le risque routier professionnel, les conduites à risques des jeunes, la protection des seniors, le partage de la voirie avec les usagers vulnérables (piétons et cyclistes) et la sécurité des conducteurs de deux-roues motorisés.

Chaque enjeu a fait l'objet d'une analyse statistique de l'accidentologie sur les 5 dernières années afin de traiter les facteurs d'accidents les plus fréquents et les plus graves, en les priorisant.

Les groupes de travail ont validé des orientations et proposé des actions pour les 3 ans à venir. Chaque action identifie un organisme responsable, des critères d'évaluation et la structure chargée de cette évaluation. C'est sur cette base que le DGO sera actualisé en septembre 2020, point d'étape nécessaire pour ajuster les orientations. Le Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière (PDASR) prendra bien entendu en compte ces priorités d'action.

Dans une logique d'actions à court, moyen et long terme, l'objectif poursuivi est de susciter, de valoriser les initiatives et la responsabilisation des acteurs de la sécurité routière.

Ce DGO vise enfin à mobiliser le tissu associatif et économique local. Sur ces thématiques, l'ingénierie sociale, éducative et la recherche-développement constituent des sujets mobilisateurs: véhicules autonomes, passage piéton 3D, équipements de protection individuelle de type airbag moto, médiation scolaire.

Le DGO est donc un document ambitieux, adaptable et partenarial. Il évoluera dans le temps pour faire encore reculer l'insécurité routière.

MÉTHODE ET OUTILS

Le Document Général d'Orientations (DGO) 2018-2022 s'appuie sur les exploitations statistiques de l'Observatoire Départemental de la Sécurité routière (ODSR) du Nord¹.

Chaque enjeu résulte d'une analyse de l'accidentologie et de ses évolutions pour l'ensemble du département du Nord sur la période 2012-2016. Les comparaisons statistiques sont établies avec un groupe de 8 départements urbains qualifiés de « métropolitain » et identifié par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité routière (ONISR).

Ces 8 départements présentent des similitudes territoriales, démographiques et socio-économiques avec le département du Nord. Ce groupe est constitué des départements du Pas-de-Calais, du Rhône, de l'Isère, des Bouches du Rhône, de la Haute-Garonne, de la Gironde, de la Loire Atlantique et de la Seine Maritime.

Ce groupe est nommé « Départements Métropoles », car ces départements ont tous un territoire articulé autour d'une grande agglomération et d'un tissu urbain dense. Ainsi, ces similitudes structurelles fiabilisent les comparaisons statistiques et améliorent la qualité du diagnostic. Les propositions d'actions sont issues de ce travail et d'une démarche de concertation impliquant les différents acteurs de la sécurité routière dans le département du Nord.

1. <http://www.nord.gouv.fr/Politiques-publiques/Transports-deplacements-et-securite-routiere/Securite-routiere>



ENJEU 1

RISQUE

ROUTIER

PROFESSIONNEL



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Le risque routier professionnel comprend les déplacements domicile-travail et les déplacements liés à l'activité professionnelle. Ce risque est la première cause de décès et d'accident du travail. Dans le Nord, 40 % des usagers tués effectuaient un trajet lié au travail (domicile-travail ou trajet professionnel).

Période 2012-2016		Nombre total d'accidents Risque pro.	Nombre total d'accident trajet connu	% d'accident
Accidents corporels	Nord	1959	5189	37,8%
	Métropoles	24079	49743	48,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués Risque Pro	Nombre total de tués trajet connu	% de tués
Tués	Nord	150	375	40%
	Métropoles	1200	2962	40,5%

La part des accidents corporels liée au « risque professionnel » sont bien inférieurs dans le département du Nord à ceux des départements de la catégorie Métropoles (48,4%). Ils représentent toutefois 37,8% de la totalité des accidents et plus de 15 tués par an. Selon les critères retenus par la DSR, c'est en soi un **enjeu absolu** de sécurité routière pour le département du Nord.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropole		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropole		non

LES TRAJETS PROFESSIONNELS (HORS DOMICILE-TRAVAIL)

Période 2012-2016		Accidents Trajet pro.	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Accidents corporels	Nord	884	1959	45,1%
	Métropoles	10196	22248	45,8%

Sur le total des accidents «risque professionnel», la proportion d'accidents avec au moins un conducteur en «trajet professionnel» est similaire dans le Nord et dans les départements de la catégorie Métropoles.

Dans le Nord, 89 personnes ont été tuées dans des accidents avec au moins un conducteur en «trajet professionnel», soit sur 5 ans 20% du nombre total de tués. Ils constituent à ce titre **un enjeu absolu**.

LES TRAJETS DOMICILE-TRAVAIL

Période 2012-2016		Accidents «Domicile-travail»	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Tués	Nord	1199	1959	61,2%
	Métropoles	13883	22248	62,4%

Dans le Nord, plus de 6 accidents liés au travail sur 10 se produisent lors des trajets domicile-travail. C'est une proportion similaire à celle observée dans les départements Métropoles, et semblable à la France.

Dans le Nord, sur 5 ans, 72 personnes ont été tuées dans des accidents avec au moins un conducteur «domicile-travail», soit 16% du nombre total de tués

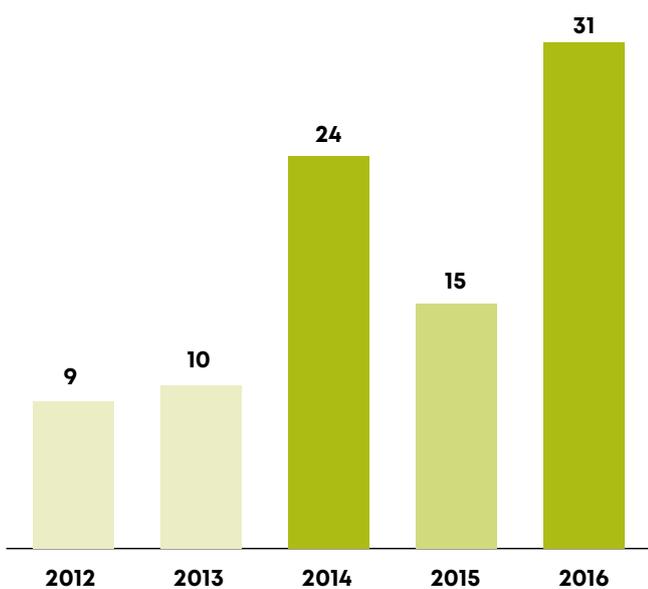
(72/444) et 14,4 tués/an en moyenne sur 5 ans (très proche du seuil des 15 tués). En 2016, en France métropolitaine, les trajets domicile-travail représentent 10% de la mortalité routière. Il y a bien une sur-mortalité constatée dans le Nord pour ce mode de déplacement. Ces éléments en font globalement un enjeu relatif.

FOCUS

Les risques routiers professionnels peuvent survenir dans 2 cas différents :

1. LE TRAJET PROFESSIONNEL CONCERNE LES DÉPLACEMENTS DANS LE CADRE DE L'ACTIVITÉ PROFESSIONNELLE.

NOMBRE TOTAL DE TUÉS DANS LES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR EN TRAJET « UTILISATION PROFESSIONNELLE »



Dans le département du Nord, le nombre de tués dans des accidents avec au moins un conducteur en trajet professionnel a triplé entre 2012 et 2016.

Dans son baromètre 2017, Axa Prévention révèle que les Français prennent plus de risques au volant de leur voiture de fonction que lors de déplacements privés. 80% utilise leur téléphone portable en conduisant contre 60% pour l'ensemble de la population, le véhicule étant un prolongement de leur lieu de travail. Ils roulent également plus vite : plus d'excès de vitesse et vitesses plus élevées.

76% des conducteurs professionnels conduisent la nuit pour de longs trajets, propices à la somnolence. Celle-ci augmente par 8 le risque d'accident et est responsable d'un accident mortel sur 3 sur autoroute (ONISR).

2. LE TRAJET DOMICILE-TRAVAIL CONCERNE LES DÉPLACEMENTS ENTRE LE LIEU DU DOMICILE ET LE LIEU DE TRAVAIL.

NOMBRE TOTAL D'ACCIDENTS ET DE TUÉS LIÉS AU RISQUE PROFESSIONNEL DE 2012 À 2016

	Nombre d'accidents corporels	Nombre de tués
Trajet professionnel	884	89
Trajet Domicile-travail	1199	72

Cette catégorie totalise plus d'accidents corporels que la catégorie trajet professionnel : 1199 accidents corporels sur des trajets domicile-travail, contre 884 dans des trajets professionnels. Néanmoins, le nombre de tués est moins élevé : 72 tués contre 89.

La majorité des accidents a lieu aux heures de pointe.



ORIENTATIONS D' ACTIONS RISQUES ROUTIERS PRO

1. Sensibiliser les conducteurs

2. Inciter les entreprises à développer le télétravail

3. Encourager le covoiturage

L'employeur est un acteur essentiel pour lutter contre les risques routiers professionnels, il est nécessaire de l'impliquer dans cet enjeu.

		ACTIONS		
		1. SENSIBILISER LES CONDUCTEURS	2. DÉVELOPPER LE TÉLÉTRAVAIL	3. ENCOURAGER LE COVOITURAGE
MISE EN PLACE	Description	Accompagner les employeurs pour intégrer le risque routier professionnel dans leurs pratiques : mises en place de formations, de plan de déplacement d'entreprise incluant cette problématique	Encourager les employeurs de la fonction publique à aménager l'organisation du travail pour réduire les déplacements et les contraintes horaires : mise en place de visioconférences, télétravail, travail sur site à distance, espaces de co-working.	Mettre en place des plans d'incitation au co-voiturage. Proposer des points de rencontre (emplacements, zones de stationnement près des auto-routes) facilitant ce type de pratique.
	Pilote	CARSAT	Services déconcentrés de l'Etat, Fonction Publique Territoriale	DDTM
	Acteurs	Assureurs Associations Fédérations professionnelles CMA / CCI, Forces de l'Ordre	Etat, DIRECCTE, MEL, mairies, entreprises privées	Gestionnaires de voiries Collectivités territoriales Association des maires du Nord Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre actions mises en place Nombre entreprises, salariés touchés, nombre de kilomètres	Nombre d'agents qui télétravaillent Occupation des salles de visioconférence / nombre d'ordinateurs fonctionnant en mode video-conférence (type Skype, WhatsApp,...)test tableau	Nombre de zones créées Nombre de places créées
	Effets attendus	Diminution de l'accidentalité	Limiter les déplacements professionnels : évaluation dans quelques structures du télétravail (Préfecture, DREAL, sous-préfecture, DDTM, Entreprises)	Réduire le nombre de véhicules sur les routes aux heures de pointe
	Organisme évaluateur	CARSAT, DDTM	CARSAT	SMIRT

ENJEU 2

ADDICTIONS



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

La conduite est une tâche complexe qui nécessite des capacités perceptives, motrices, cognitives et des aptitudes comportementales. Or la France demeure un des pays les plus consommateurs d'alcool et de stupéfiants.

LES ACCIDENTS AVEC ALCOOL

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre d'accidents tous conducteurs au taux connu	% Alcool / Taux connu
Accidents corporels	Nord	756	5 017	15,1%
	Métropoles	4 963	47 431	10,5%
	France 2016	4 640	46 308	10%

Période 2012-2016		Nombre de tués, accidents avec un conducteur alcoolisé	Nombre de tués, accidents tous conducteurs au taux connu	% Alcool / Taux connu
Tués	Nord	94	331	28,4%
	Métropoles	732	2 488	29,4%
	France 2016	779	2 723	28,6%

Dans les accidents mortels où le taux d'alcool des conducteurs est connu, 28,4% des usagers sont tués dans un accident impliquant un conducteur en alcoolémie positive. A ce titre, cette thématique constitue un **enjeu absolu** pour le département du Nord.

Parmi les accidents corporels, la part d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conduc-

teur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est près de 5 points supérieure à celle observée dans les départements de la catégorie Métropoles. Cette différence est très significative et en fait également un **enjeu relatif** pour le département du Nord qui doivent conduire à des actions renforcées de prévention, de contrôle et de sanction.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		oui (+TS)
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

LES ACCIDENTS AVEC STUPÉFIANTS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre d'accidents tous conducteurs stupéfiants connu	% Stupéfiant / Stup. connu
Accidents corporels	Nord	184	1251	14,7%
	Métropoles	1657	10509	15,8%

Période 2012-2016		Nombre de tués avec un conducteur sous l'emprise de stupéfiants	Nombre de tués tous conducteurs stupéfiants connu	% Stupéfiant / Stup. connu
Tués	Nord	59	233	25,3%
	Métropoles	457	1736	26,3%
	France 2016	488	2256	21,6%

Parmi les accidents corporels, le résultat des tests de stupéfiants n'est pas toujours bien renseigné dans les BAAC pour l'intégralité des conducteurs (pour le département du Nord : 1251 accidents/7292).

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels avec stupéfiant (nombre d'accidents avec un conducteur sous l'emprise d'un stupéfiant par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est de près de 15 %. Au regard des chiffres observés dans les départements de la ca-

tégorie Métropoles, l'enjeu stupéfiant est plutôt faible dans le département du Nord. Par ailleurs, les stupéfiants sont fréquemment associés à l'alcool.

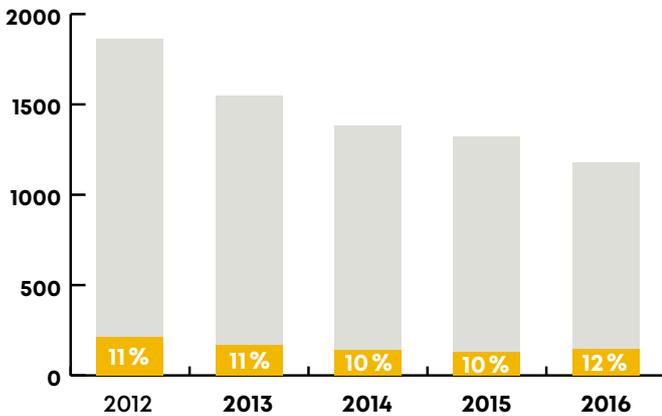
Nota : pour la période 2012 – 2016, 85 accidents se sont produits causés principalement par l'absorption de stupéfiants (non associé à l'alcool). Ces accidents ont occasionné le décès de 28 personnes en 5 ans. Dans les accidents mortels, les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants sont près d'1 fois sur 2 également alcoolisés.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

Sur l'ensemble des accidents impliquant une addiction.

NOMBRE D'ACCIDENTS AVEC ET SANS ALCOOL/STUPÉFIANT



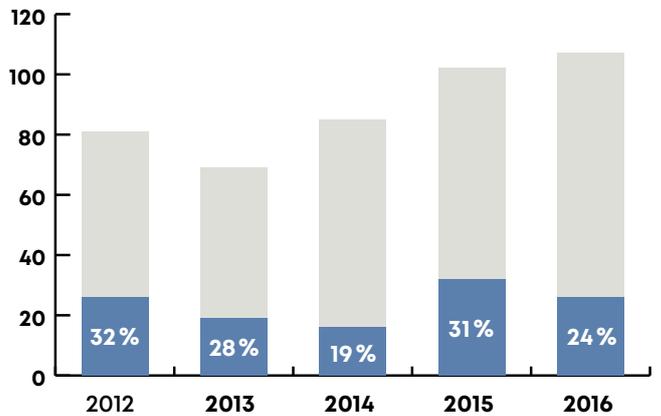
- Nombre d'accidents avec alcool ou stupéfiants
- Nombre d'accidents sans alcool ou stupéfiants

L'enjeu addictions concerne la conduite sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants. Sont comptabilisés les accidents où au moins un conducteur impliqué est positif. Dans le département du Nord, le nombre d'accidents corporels impliquant un conducteur alcoolisé représente 15% des accidents corporels à taux connu alors que la proportion au niveau national est de 11%.

En ce qui concerne les stupéfiants, les chiffres du Nord sont similaires à ceux des départements dits « Métropole ». De 2012 à 2016, on comptabilise 85 accidents corporels causés principalement par l'absorption de stupéfiants sans prise d'alcool. Ces accidents ont occasionné le décès de 28 personnes, soit une moyenne de 6 tués par an. Dans les accidents mortels, les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants sont près de 1 fois sur 2 également alcoolisés.

Tout comme la vitesse, les addictions sont des enjeux comportementaux. L'utilisation du contrôle automatisé de la vitesse a permis d'influencer les comportements des conducteurs de façon massive. Or, cette solution n'est pas possible pour l'enjeu addictions. Le contrôle de l'alcoolémie ou de la prise de stupéfiants nécessite des moyens humains et matériels importants. Cependant, le test salivaire accroît fortement les capacités de contrôle de la conduite sous l'emprise de stupéfiants.

NOMBRE DE TUÉS AVEC ET SANS ALCOOL/STUPÉFIANT



- Nombre de tués avec alcool ou stupéfiants
- Nombre de tués sans alcool ou stupéfiants

De plus, 119 personnes sont mortes dans des accidents avec alcool et/ou stupéfiant. Elles représentent 26% des tués sur cette même période. Cette forte proportion de tués par rapport aux nombres d'accidents traduit la gravité des accidents impliquant une personne sous l'emprise de l'alcool et/ou de stupéfiants.

Le risque d'être responsable d'un accident mortel augmente en fonction de ce qui a été consommé :

- 2 fois plus de risque avec du cannabis
- 8,5 fois plus de risque avec de l'alcool
- 15 fois plus de risque avec mélange alcool-cannabis

L'alcool concerne tous les usagers de la route². Parmi les accidents mortels à taux d'alcool connu :

- 1/3 des conducteurs de cyclo impliqués est alcoolisé
- 1/5 des conducteurs de moto impliqués est alcoolisé
- 1/5 des conducteurs de véhicule de tourisme est alcoolisé

2. ONISR bilan 2016

ORIENTATIONS D' ACTIONS ADDICTIONS

1. Contrôler les exploitants de débits de boisson

2. Réaliser des actions de communication en milieu scolaire

3. Encourager l'utilisation de l'Ethylotest Anti-Démarrage et du suivi médical

Au vu de l'accidentalité élevée liée aux addictions, il paraît nécessaire d'accentuer les contrôles tout en les ciblant sur le retour au domicile après le travail, les lieux festifs et de nouveaux dispositifs (tests salivaires notamment). De plus, les actions en termes d'éducation et d'information sont toujours essentielles pour une amélioration des comportements à long terme. Pour les récidivistes, le département du Nord fait partie des départements pilotes pour ce qui concerne les dispositifs anti-démarrages.

		ACTIONS		
		1. CONTRÔLER LES EXPLOITANTS DE DÉBITS DE BOISSON	2. COMMUNICATION EN MILIEU SCOLAIRE	3. EAD ET SUIVI MÉDICAL
MISE EN PLACE	Description	S'assurer de la mise à disposition effective de dispositifs d'autocontrôle du taux d'alcoolémie par les exploitants de débits de boissons autorisés à fermer entre 2h00 et 7h00 (obligation réglementaire)	Développer les actions d'informations dans les établissements scolaires: lycées généraux et technologiques, professionnels, universités	Poursuivre la procédure de mise en place d'un Ethylotest Anti Démarrage et d'un suivi médical pour les récidivistes. Informer et orienter les conducteurs vers les structures médicales de lutte contre les addictions
	Pilote	Forces de l'ordre	Éducation Nationale	Préfecture
	Acteurs	U.I.M.H. (Union des Métiers et des Industries de l'Hôtellerie), section Cafés, brasseries, établissements de nuit.	Collèges, Lycées, Établissements scolaires	Parquet, Commissions médicales
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre de contrôles, Nombre de sanctions	Nombre d'actions et nombre de personnes touchées	Nombre d'EAD+suivi médical mis en place
	Effets attendus	Mise à disposition des dispositifs d'autocontrôle	Baisse des accidents avec alcool chez les jeunes	Baisse de la récurrence
	Organisme évaluateur	Préfecture	Éducation Nationale	Justice / Parquet

ORIENTATIONS D' ACTIONS ADDICTIONS

- 4. Réaliser des actions de sensibilisation des jeunes de 14 à 17 ans
- 5. Réaliser des actions de sensibilisation des jeunes de 18 à 24 ans
- 6. Développer des actions partenariales avec le milieu professionnel
- 7. Traiter l'association addictions et piétons

		ACTIONS	
		4.SENSIBILISATION DES JEUNES DE 14 À 17 ANS	5. SENSIBILISATION DES JEUNES DE 18 À 24 ANS
MISE EN PLACE	Description	Organiser dans les établissements scolaires, des actions de sensibilisation aux conduites à risque. Énoncer les limites, les effets des produits psychoactifs (alcool, drogues...), la distinction entre dose bar et dose maison. Actions pédagogo-ludiques de prévention pour une intégration rapide / prise de conscience	Intervenir dans les écoles, universités, centres d'apprentissage pour échanger sur les risques liés à la consommation de produits psychoactifs. Sensibiliser les associations étudiantes en charge de l'organisation des loisirs, au principe du SAM et des retours de soirée sécurisée (transports collectifs, conducteur désigné, transport à la demande...)
	Pilote	Éducation Nationale	DDTM
	Acteurs	Associations de prévention, d'anciens addictifs, infirmerie d'établissement, police municipale-Forces de l'Ordre (Etat)	Associations de prévention routière, Forces de l'ordre, DDTM...
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre de participants	Nombre d'établissements impliqués, de participants, de soirées sécurisées
	Effets attendus	Diminution des accidents liés à la consommation de produits psychoactifs	Diminution des tués entre 22h et 6h du matin
	Organisme évaluateur	DDTM	DDTM

Au vu de l'accidentalité élevée liée aux addictions, il paraît nécessaire d'accentuer les contrôles tout en les ciblant sur le retour au domicile après le travail, les lieux festifs et de nouveaux dispositifs (tests salivaires notamment). De plus, les actions en termes d'éducation et d'information

sont toujours essentielles pour une amélioration des comportements à long terme. Pour les récidivistes, le département du Nord fait partie des départements pilotes pour ce qui concerne les dispositifs anti-démarrages.

ACTIONS	
6. ACTIONS PARTENARIALES AVEC LE MILIEU PROFESSIONNEL	7. TRAITER L'ASSOCIATION ADDICTIONS ET PIÉTONS
Prise en compte de l'enjeu des addictions dans le monde du travail à travers une action partenariale entre les entreprises et les Instituts de sécurité et de santé au travail (médecine du travail)	Intégrer le mode piéton dans la problématique de sensibilisation aux addictions comme pour les autres usagers de la route.
ARS	DDTM
Entreprises, Instituts de santé au travail, Syndicats	Associations, DDTM, Société de transport en commun de l'agglomération lilloise (Transpole)
Nombre d'actions	Nombre d'usagers piétons touchés
Diminution des accidents avec alcool lors des trajets professionnels, et des trajets domicile-travail	Diminution de l'accidentalité piétonne liée aux addictions
ARS	DDTM



ENJEU 3

JEUNES



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Les jeunes constituent un enjeu identifié au niveau national et décomposé en trois classes d'âges (14-17, 18-24 et 25-29 ans) avec chacune leur spécificité. Au total 162 jeunes sont décédés dans le département sur la période 2012-2016. Alors qu'ils ne représentent que 22% de la population, leur part dans la mortalité est de 37%.

LES 14-17 ANS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 14-17 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 14-17 ans
Accidents corporels	Nord	742	7 292	10,2%
	Métropoles	5 899	64 581	9,1%
	France 2016	5 467	58 191	9,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués 14-17 ans	Nombre total de tués	% de tués 14-17 ans
Tués	Nord	21	444	4,7%
	Métropoles	133	3 335	4%
	France 2016	109	3 384	3,2%

Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant un adolescent âgé de 14 à 17 ans est plus élevé que dans les départements Métropoles et encore plus par rapport à l'ensemble de la population résidant en France (4,7% dans le Nord au lieu de 3,2% sur le territoire français).

Comparé aux départements Métropoles, l'enjeu « adolescent âgés de 14 à 17 ans » est un **enjeu relatif** de sécurité routière dans le département du Nord par rapport au nombre d'accidents les impliquant.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)

LES 18-24 ANS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 18-24 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 18-24 ans
Accidents corporels	Nord	2 623	7 292	36%
	Métropoles	22 497	64 581	34,8%
	France 2016	21 711	58 191	37,3%

Période 2012-2016		Nombre de tués 18-24 ans	Nombre total de tués	% de tués 18-24 ans
Tués	Nord	101	444	22,7%
	Métropoles	669	3 335	20,1%
	France 2016	596	3 384	17,6%

Les 18-24 ans sont impliqués dans 36 % des accidents corporels et représentent 23 % des tués. Parmi les accidents corporels, le pourcentage d'accidents corporels impliquant une personne âgée de 18 à 24 ans est plus élevé que pour les départements de la catégorie Métro-

poles. Cette différence est statistiquement significative. **L'enjeu des jeunes personnes âgées de 18 à 24 ans » est un enjeu relatif et absolu** de sécurité routière dans le département du Nord.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)

POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

(SUITE)

LES 25-29 ANS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 25-29 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 25-29 ans
Accidents corporels	Nord	1 685	7 292	23,1%
	Métropoles	15 069	64 581	23,3%
	France 2016	14 531	58 191	25%

Période 2012-2016		Nombre de tués 25-29 ans	Nombre total de tués	% de tués 25-29 ans
Tués	Nord	40	444	9%
	Métropoles	348	3 335	10,4%
	France 2016	301	3 384	8,9%

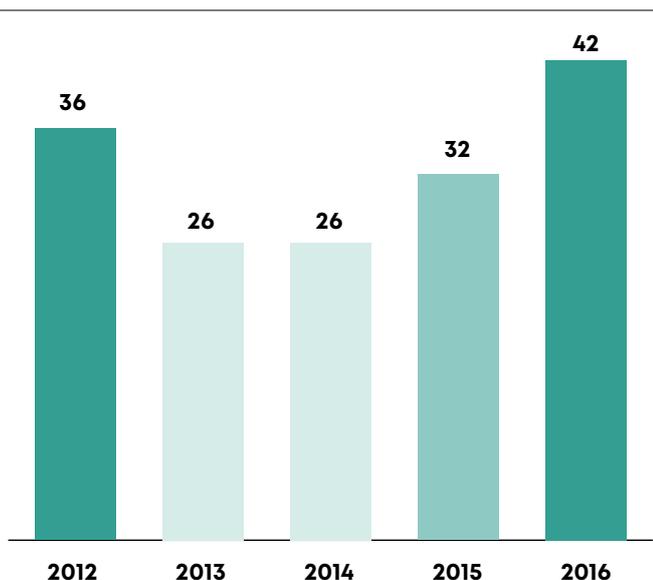
Parmi les accidents corporels, le pourcentage impliquant une personne âgée de 25 à 29 ans est un peu plus faible dans le Nord que pour les départements de la catégorie Métropoles. Cette tranche d'âge est tout de même impliquée dans plus de 20 % des accidents du département et constitue **de ce fait un enjeu absolu** de sécurité routière dans le département du Nord.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non



NOMBRE DE TUÉS 14-29 ANS



Le département du Nord a une population plus jeune que le reste du territoire. Le nombre de tués de 14-29 ans baisse globalement sur la période 2012-2016 par rapport à 2007/2011: 162 au lieu de 184. Entre 2012 et 2014, on note une baisse sensible du nombre de tués qui repart fortement à la hausse à compter de 2015.

Les jeunes de 14 à 29 ans représentent 36% des tués sur la route (ils représentent 34% pour les départements Métropole et 30% pour la France). On constate donc une surmortalité de cette classe d'âge, ce qui en fait un enjeu très significatif pour le département du Nord.

La forte mortalité des jeunes sur la route s'explique notamment par une prise de risque plus importante que les autres classes d'âge³. L'enjeu « jeunes » se décompose en 3 catégories: les 14-17 ans, les 18-24 ans et les 25-29 ans.

³. Comité des experts du CNSR, proposition d'une stratégie pour diviser par deux le nombre des personnes tuées ou blessées gravement d'ici 2020, juin 2014

1. LES 14-17 ANS

Les adolescents de 14 à 17 ans représentent 13% des tués de la classe d'âge 14 – 29 ans (21 morts et 366 blessés hospitalisés de 2012 à 2016) et sont impliqués dans 14% des accidents corporels.

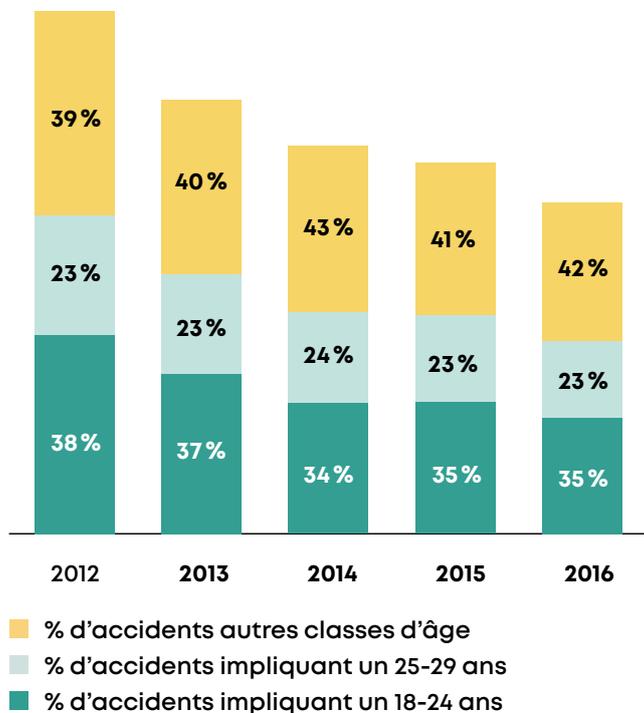
Dans le département du Nord, ils sont particulièrement vulnérables en tant que piétons et usagers de deux-roues motorisés:

40% des 14-17 ans tués ou blessés-hospitalisés utilisent un deux-roues motorisé alors qu'il s'agit d'un mode de déplacement marginal tant en nombre d'utilisateurs qu'en kilométrage parcouru ; 30% des personnes décédées sont des piétons.

Nord	TUES	BH	TUES + BH	pourcentage tués + BH
Piétons	4	111	115	29,72 %
Vélos	4	26	30	7,75 %
2RM	5	149	154	39,79 %
Véhicules de tourisme	7	73	80	20,67 %
Véhicules utilitaires	1	4	5	1,29 %
Autres	0	3	3	0,78 %
TOTAL	21	366	387	

2. LES 18-24 ANS ET LES 25-29 ANS

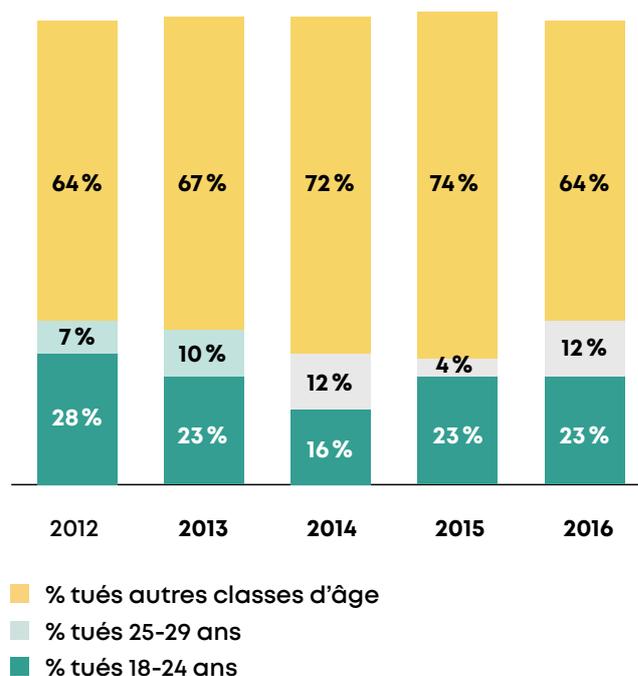
PART D'ACCIDENTS CORPORELS SELON LA TRANCHE D'ÂGE (NORD)



On constate une baisse significative du nombre d'accidents des 18-24 ans et des 25-29 ans qui suit la courbe de l'ensemble des accidents du département depuis 2012.

Néanmoins, la proportion de ces 2 catégories d'âge reste stable. Les 18-24 ans sont présents dans plus d'un tiers des accidents corporels (2623 accidents sur 7292) alors qu'ils ne représentent que 10% de la population. Quant aux 25-29 ans (7% de la population), ils sont impliqués dans près d'un quart des accidents (1685 accidents sur 7292).

PART DE TUÉS SELON LA TRANCHE D'ÂGE (NORD)



Malgré une amélioration en 2013 et 2014, le nombre des 18-24 ans tués est élevé. Ils représentent près de 23% des tués en moyenne sur la période 2012-2016: 101 morts sur un total de 444 en 5 ans. Leur mortalité est particulièrement marquée en fin de semaine et la nuit⁴.

Quant aux 25-29 ans, les chiffres sont très variables d'une année sur l'autre. Ils totalisent 40 tués entre 2012 et 2016. Ils représentent 9% de la totalité. On peut souligner une baisse significative de la gravité des accidents sur cette tranche d'âge par rapport aux 18-24 ans.

⁴. La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2016 ONISR

ORIENTATIONS D'ACTION JEUNES

1. Multiplier les actions de prévention en intégrant les nouveaux modes de déplacement
2. Contrôler les cyclos
3. Organiser des contrôles ciblés à la sortie des lieux festifs
4. Améliorer la connaissance des actions menées

		ACTIONS			
		1. ACTIONS DE PRÉVENTION 14-17 ANS	2. CONTRÔLE DES CYCLOS	3. CONTRÔLES CIBLÉS	4. CONNAISSANCE DES ACTIONS MENÉES
MISE EN PLACE	Description	Campagne d'éducation et de sensibilisation aux dangers de la route à destination des cyclos, trottinettes électriques et autres nouveaux moyens de locomotion dans 50 lycées	Contrôler les équipements et respect du code de la route des cyclos aux abords des lycées	Organiser des contrôles ciblés à la sortie de lieux festifs ou les soirs de fête	Recenser les structures accueillant des jeunes (écoles, collèges, lycées, université, associations sportives...) et identifier les actions menées par les différents intervenants
	Pilote	Éducation Nationale	Forces de l'ordre	Forces de l'ordre	DDTM
	Acteurs	Associations des parents d'élèves, Assureurs, Auto-écoles CVL, DDTM, Éducation nationale, Forces de l'ordre	Polices municipales, Parquet, Forces de l'Ordre	Associations étudiantes et Police municipale, Organismes de festival, Forces de l'Ordre	Éducation Nationale Universités Associations
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre d'interventions	Nombre de contrôles aux abords des lycées ayant bénéficié de la campagne de prévention et autres lycées	Nombre de contrôles ciblés	Nombre d'intervenants IDSR et d'actions recensées
	Effets attendus	Réduction de l'accidentalité des cyclomoteuristes	Réduction de l'accidentalité des cyclomoteuristes	Baisse du nombre de conducteurs sous l'emprise d'alcool ou de stupéfiants	Améliorer le réseau des acteurs de la sécurité routière
	Organisme évaluateur	Éducation nationale DDTM	Forces de l'ordre DDTM	Forces de l'ordre DDTM	DDTM

Les deux-roues motorisés et les piétons de 14-17 ans sont particulièrement vulnérables.

Les 18-24 ans sont la tranche d'âge la plus exposée au risque routier, ce qui

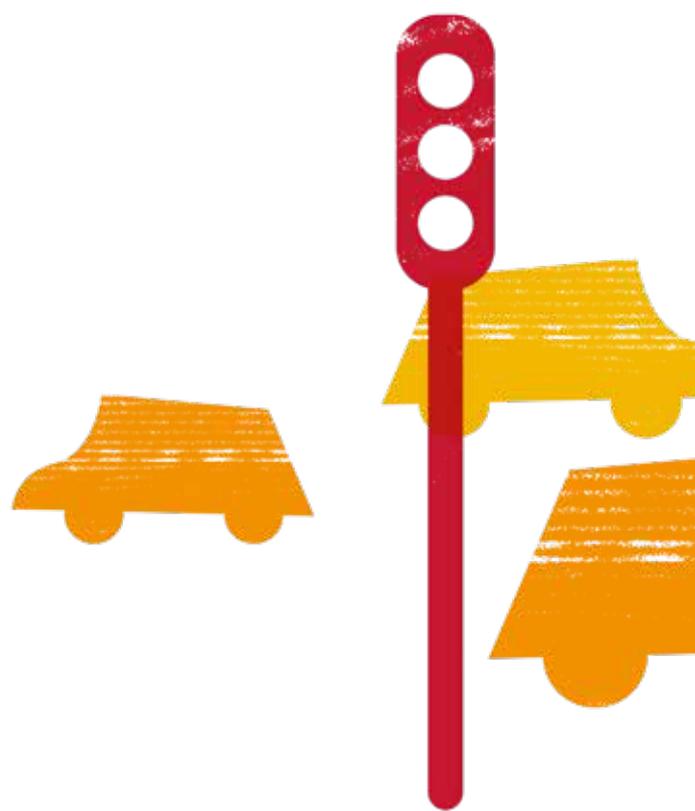
peut s'expliquer par leur prise de risque et leur manque d'expérience en tant que jeune conducteur. Leur mortalité est majoritairement due aux sorties festives de fin de semaine.

5. former et recruter des Intervenants Départementaux de Sécurité Routière « jeunes »

6. Réaliser des ateliers préparatoires à l'Attestation Scolaire de Sécurité Routière.

7. Sensibiliser les jeunes aux distracteurs

ACTIONS		
5. IDSR JEUNES	6. ASSR COLLÉGIENS	7. JEUNES ET DISTRACTEURS
A l'issue d'opérations de sensibilisation de sécurité routière réalisées dans les établissements scolaires, identification de jeunes susceptibles de remplir la mission IDSR et de sensibiliser d'autres jeunes lors d'actions de sécurité routière.	Organiser dans les établissements des ateliers de préparation à l'ASSR. Former et recruter des animateurs (IDSR)	Énoncer les risques liés aux perturbateurs (téléphone, baladeur...). Parcours avec perturbateur (écrire un SMS, écouter la musique en réalisant un trajet), relever les points non perçus - campagne de prévention
Éducation Nationale	Éducation Nationale	Éducation Nationale
Forces de l'Ordre, Collèges lycées, Universités, DDTM Associations SR et Associations étudiantes	Forces de l'Ordre, Associations, auto-écoles, Police municipale, DDTM	Associations de prévention, Forces de l'ordre, Chefs d'établissements scolaires, Associations de parents d'élèves, Universités, Associations étudiantes
Nombre d'IDSR jeunes	Nombre d'établissements, de participants, nombre d'IDSR	Nombre de jeunes sensibilisés
Réduction de l'accidentalité des jeunes	Réduction de l'accidentalité des collégiens	Réduction de l'accidentalité des jeunes piétons
Éducation Nationale DDTM	Éducation Nationale DDTM	Éducation Nationale DDTM



ENJEU 4

SENIORS



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Les seniors, personnes âgées de 65 ans et plus, sont un nouvel enjeu recensé au niveau national. Ils totalisent 93 décès sur la période 2012-2016, soit 21% des tués du département du Nord. Il s'agit donc d'un enjeu absolu pour le département. De plus, ce chiffre est en forte augmentation puisque 67 décès avaient été recensés sur la période 2007-2011. Sur l'ensemble de la population

des seniors de plus de 65 ans, l'accidentalité proche des 20 % d'accidents et la mortalité supérieure à 15 tués par an constitue, en soi, un enjeu absolu de sécurité routière. L'analyse des deux tranches d'âge (65-74 ans et 75 ans et plus) permet d'évaluer la situation du département par rapport aux départements de la catégorie Métropoles et la France métropolitaine.

LES 65-74 ANS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 65-74 ans	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 65-74 ans
Accidents corporels	Nord	670	7 292	9,2%
	Métropoles	6 324	64 581	9,8%
	France 2016	7 187	58 191	12,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués 65-74 ans	Nombre total de tués	% de tués 65-74 ans
Tués	Nord	39	444	8,8%
	Métropoles	247	3 335	7,4%
	France 2016	320	3 384	9,5%

Par rapport aux références Métropoles et France, l'enjeu est faible.

LES 75 ANS ET PLUS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un usager 75 ans et +	Nombre total d'accidents	% d'accidents avec un usager 75 ans et +
Accidents corporels	Nord	547	7292	7,5%
	Métropoles	5202	64581	8,1%
	France 2016	5893	58191	10,1%

Période 2012-2016		Nombre de tués 75 ans et +	Nombre total de tués	% de tués 75 ans et +
Tués	Nord	54	444	12,2%
	Métropoles	443	3335	13,3%
	France 2016	566	3384	16,7%

Par rapport aux références Métropoles et France, l'enjeu est faible sur la période 2012-2016.

ANALYSE STATISTIQUE ENSEMBLE DE SENIORS

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

Le nombre de tués élevé en 2016 avec plus de 15 décès préfigure un futur **enjeu absolu** par rapport au vieillissement global de la population du département.

Sur l'ensemble **des seniors de plus de 65 ans**, l'accidentalité proche des 20 % d'accidents et la mortalité déjà supérieure à 15 tués par an constitue, en soi, **un enjeu absolu** de sécurité routière.

FOCUS

L'importance que l'on donne aux seniors résulte du vieillissement relativement prononcé en cours : ils constituent à ce jour 19 % de la population française et le tiers en 2050.

Il n'y a pas de sur-responsabilité des personnes âgées dans les accidents. Ils sont plutôt victimes de leur fragilité, d'une prise en compte insuffisante de leurs capacités par les tiers et de leur condition de piéton.

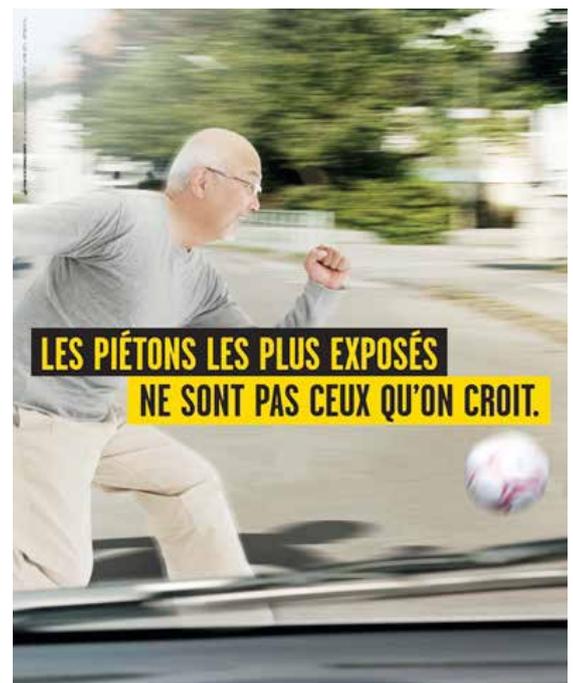
Pour l'analyse, on distingue deux catégories : les 65-74 ans et les 75 ans et plus.

	USAGERS DE 65-74 ANS				USAGERS DE PLUS DE 75 ANS			
	Accidents corporels		Tués		Accidents corporels		Tués	
Nord 2012-2016	670	9,20 %	39	8,80 %	547	7,50 %	54	12,20 %
Départements Métropoles 2012-2016	6324	9,80 %	247	7,40 %	5202	8,10 %	443	13,30 %
France 2016	7187	12,40 %	320	9,50 %	5893	10,10 %	566	16,70 %



1 PIÉTON TUÉ SUR 2 A PLUS DE 65 ANS

securite-routiere.gouv.fr



1 PIÉTON TUÉ SUR 2 A PLUS DE 65 ANS

securite-routiere.gouv.fr



1. LES 65-74 ANS

9,2% des accidents corporels impliquent un senior entre 65 et 74 ans. Cette proportion est moins importante que dans les départements « métropole » et qu'en France (respectivement 9,8 et 12,4%).

La proportion des tués (8,8%) se situe entre les départements « métropole » (7,4%) et la France (9,5%).

2. LES 75 ANS ET PLUS

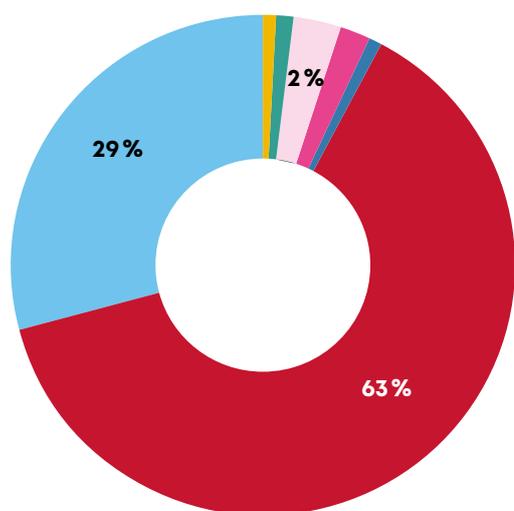
Comme pour la catégorie d'âge précédente, la proportion d'usagers de plus de 75 ans impliqués dans un accident corporel ou tués est moins importante dans le département du Nord qu'en France métropolitaine.

Au regard de ces résultats, les seniors ne semblent pas être un enjeu significatif. Néanmoins, cette analyse est à nuancer car le département du Nord est un département jeune. Il apparaît donc logique que la proportion des seniors impliqués dans un accident soit moins importante que pour le reste de la France.

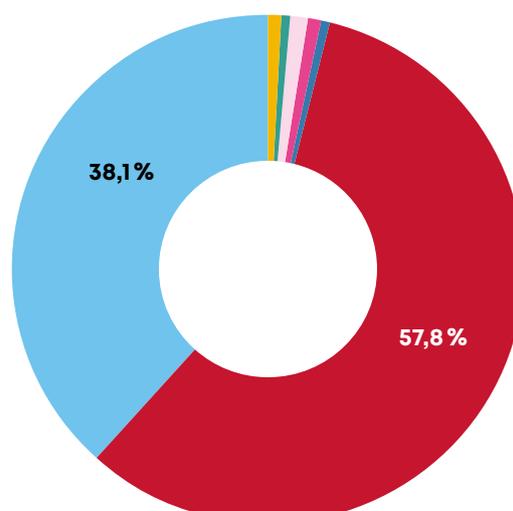
De plus, rapporté au kilométrage parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur senior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme⁵. En effet, l'état physique fragile des personnes âgées augmente le risque mortel après le choc.

⁵ La sécurité routière en France Bilan de l'accidentalité de l'année 2016 ONISR

USAGERS SENIORS SELON LA LOCOMOTION DANS LE DÉPARTEMENT DU NORD



65-74 ans



75 ans et plus

- Piétons et cyclistes
- Véhicules de tourisme
- Cyclomoteurs
- Motos
- Véhicules utilitaires légers
- Poids lourds
- Autres

Le mode de déplacement évolue avec l'âge. Le véhicule de tourisme est le mode de déplacement le plus impliqué dans les accidents corporels même si le pourcentage diminue pour les plus de 75 ans. En revanche, la proportion de piétons et de cyclistes augmente.

ORIENTATIONS D' ACTIONS SENIORS

1. Sécuriser les rues

2. Proposer des remises à niveau théorique et pratique

3. Organiser des conférences et ateliers « santé et déplacements »

4. Mettre en place un macaron senior

5. Sensibiliser les seniors aux transports alternatifs

		ACTIONS	
		1. SECURISER LES RUES	2. REMISES À NIVEAU THÉORIQUES ET PRATIQUES
MISE EN PLACE	Description	Dégager les passages piétons pour améliorer la co-visibilité, améliorer la transition chaussée-trottoir. Préconiser le rétrécissement des chaussées de façon à réduire le temps de traversée des piétons seniors	Proposer des remises à niveau théoriques et pratiques, conseiller sur les bonnes pratiques
	Pilote	Mairies, EPCI	DDTM
	Acteurs	MEL, CD 59, Mairies, CUD, EPCI	Auto-écoles, Municipalités, Associations SR, Clubs seniors
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre d'aménagements mis en place, de passages piétons et de chaussées traités	Nombre de remises à niveau organisées et nombre de participants
	Effets attendus	Baisse de l'accidentalité seniors aux abords des passages piétons	Baisse de l'accidentalité seniors
	Organisme évaluateur	Gestionnaires de voirie DDTM	Municipalités candidates

L'objectif de cet enjeu est de réduire l'accidentalité des seniors en maintenant leur autonomie. Il convient d'envisager des mesures susceptibles de sécuriser les déplacements pédestres et d'aider le conducteur vieillissant à conserver l'usage de la voiture dans les meilleures conditions de sécurité.

ACTIONS		
3. CONFERENCES ET ATELIERS « SANTE ET DEPLACEMENTS »	4. METTRE EN PLACE UN MACARON SENIOR	5. SENIORS ET MODES DE DEPLACEMENT ALTERNATIFS
Organiser des conférences et ateliers sur le thème « santé et déplacements » en sensibilisant sur la diminution des capacités physiques	Mettre en place sur la base du volontariat un macaron senior (sur le même modèle que le A pour les jeunes) pour informer les autres conducteurs	Informers voire favoriser les seniors sur d'autres modes de déplacements comme les transports en commun ou le covoiturage
ARS	DDTM	DDTM
Conseil départemental du Nord, Fédérations de retraités, DDTM, Mairies	CARSAT CCAS Assureurs	DDTM, Associations, MEL, EPCI
Nombre de conférences et ateliers	Nombre de macarons déployés sur le territoire	Evolution du nombre de titres de transports seniors
Baisse de l'accidentalité seniors	Baisse globale de l'accidentalité des automobilistes seniors	Baisse globale de l'accidentalité des piétons seniors
DDTM	DDTM	DDTM



ENJEU 5

PARTAGE DE LA VOIRIE



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Le développement des modes doux de déplacement a modifié la répartition des usagers de la route avec un accroissement de la mobilité piétonne et cycliste notamment en milieu urbain. D'ailleurs, les analyses statistiques démontrent une prévalence de l'insécurité routière concernant les usagers vulnérables tels que les piétons et les cyclistes. En milieu urbain 112 piétons et cyclistes sont décédés entre 2012-2016 dans le département, soit 1 personne tuée sur 4.

LES PIÉTONS

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton (hors autoroute)	Nombre total d'accidents (hors autoroute)	% d'accidents piéton
Accidents corporels	Nord	1999	6700	29,8%
	Métropoles	12139	52442	23,1%
	France 2016	10696	51777	20,7%

Période 2012-2016		Nombre de tués piétons (hors autoroute)	Nombre total de tués (hors autoroute)	% de tués piétons
Tués	Nord	85	386	22%
	Métropoles	473	2973	15,9%
	France 2016	458	3207	14,3%

Le département étant très peuplé et très urbanisé, les piétons sont essentiellement victimes d'accidents en agglomération. Ils constituent statistiquement **un enjeu absolu et relatif** de sécurité routière aussi bien en terme d'accidentalité que de mortalité.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		oui (TS+)
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

LES CYCLISTES

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton (hors autoroute)	Nombre total d'accidents (hors autoroute)	% d'accidents piéton
Accidents corporels	Nord	592	6 700	8,8%
	Métropoles	4 190	57 666	7,3%
	France 2016	3 904	53 655	7,3%

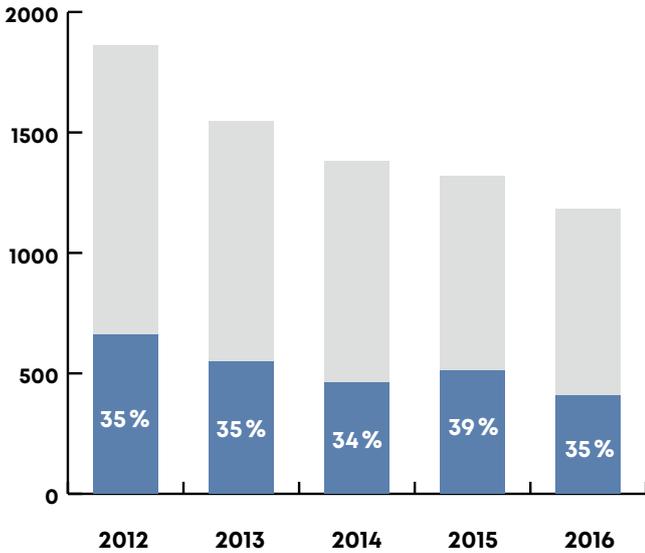
Période 2012-2016		Nombre de tués piétons (hors autoroute)	Nombre total de tués (hors autoroute)	% de tués piétons
Tués	Nord	27	386	7%
	Métropoles	143	2 973	4,8%
	France 2016	148	3 384	4,4%

Les cyclistes représentent statistiquement **un enjeu relatif** par rapport à la référence départements de la catégorie Métropoles.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		oui (TS+)

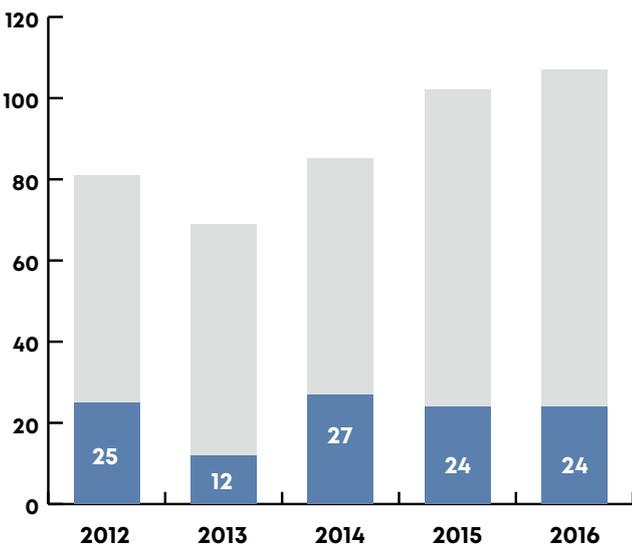
ACCIDENTS USAGERS VULNÉRABLES (NORD)



- Nombre d'accidents piétons et cyclistes
- Nombre d'accidents autres catégories

D'après le graphique ci-dessus, on remarque que le nombre d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste baisse globalement la période 2012-2016 et suit la courbe générale. Leur proportion est élevée: ils représentent plus du tiers des accidents: entre 34 et 39%. Dans les départements Métropoles, ils représentent 28% des accidents.

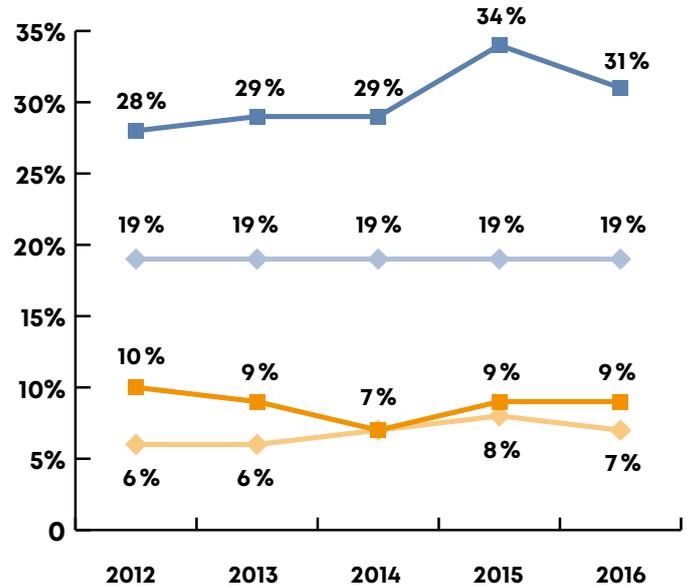
TUÉS USAGERS VULNÉRABLES (NORD)



- Nombre de tués piétons et cyclistes
- Nombre de tués autres catégories

Excepté l'année 2013 avec 12 tués, le nombre de morts cyclistes et piétons est stable, il oscille entre 24 et 27. En revanche, sa proportion est très variable: 32% en 2014 contre 22% en 2016.

PART DES ACCIDENTS PIÉTONS ET CYCLISTES HORS AUTOROUTE



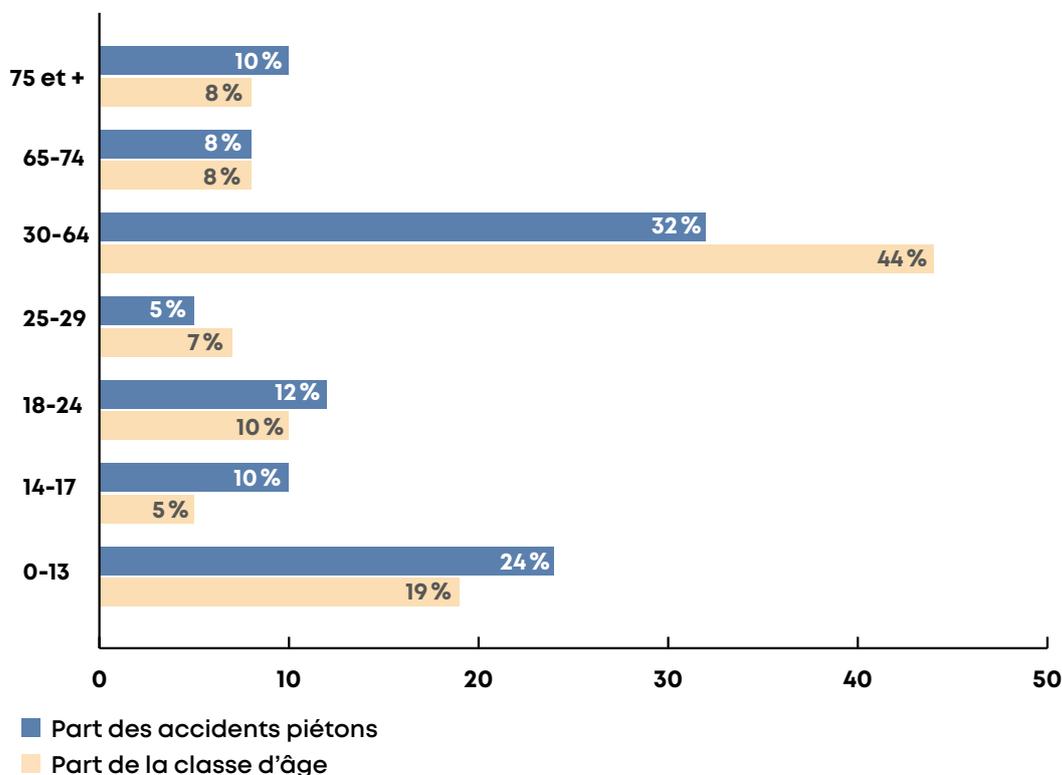
- Nord piétons
- Métropoles piétons
- Nord cyclistes
- Métropoles cyclistes

La part d'accidents impliquant un piéton est nettement supérieure dans le département du Nord: 30% en moyenne de 2012 à 2016, contre 19% des accidents dans les départements «Métropoles» sur la même période. Cette sur-représentation peut s'expliquer par la forte urbanisation du département. En effet, les accidents impliquant les piétons se produisent majoritairement en agglomération: ce sont 95% des accidents piétons.



LES PIÉTONS

PART DES ACCIDENTS PIÉTONS SELON LA CLASSE D'ÂGE (NORD)



D'après le graphique ci-contre, on remarque que certaines classes d'âge sont plus exposées que d'autres aux accidents : les plus jeunes et les plus âgés.

Les personnes de 0 à 24 ans sont impliquées dans 46% des accidents alors qu'ils ne représentent que 34% de la population. Les 14-17 ans sont les plus vulnérables : 10% des accidents pour 5% de la population.

Les plus de 75 ans sont également une tranche d'âge vulnérable : 10% des accidents pour 8% de la population.

Les passages piétons surélevés pourraient contribuer à réduire de 60 % le nombre d'accidents⁶ : ils évitent au senior d'avoir à gérer son équilibre à la transition trottoir / chaussée. Le risque de décéder des suites d'un accident double tous les 10 ans après 60 ans⁷. En effet, pour un même accident, les conséquences s'aggravent avec l'âge, ce qui en fait un enjeu pour la qualité de vie et l'autonomie des seniors.

LES CYCLISTES

La part d'accidents de cyclistes impliquant un tiers est plus importante dans le département du Nord que dans les départements « Métropoles » : 8,8% en moyenne de 2012 à 2016 contre 6,8% pour les départements « Métropoles ».

Dans le département, 88% des accidents impliquant un cycliste ont lieu en agglomération. L'année 2016 compte 2 fois moins d'accidents que l'année 2012.

Ils représentent 6 % des tués entre 2012 et 2016. Pour autant, la mortalité cycliste ne recule pas. Ainsi, 2012-2016 totalise plus de cyclistes tués (27 dont 16 en agglomération) que la période 2007-2011 (25 tués dont 20 en agglomération). La mortalité cycliste en agglomération a néanmoins diminué sur cette dernière période. 40% des 27 cyclistes tués sont des seniors.

6. ONISR – Piétons seniors et aménagement de l'espace public

7. Association Transports et Environnement, Les aînés : les oubliés de la circulation – Diagnostic sécurité aînés – Quartiers des Eaux-vives Ville de Genève, 2008, 86 p

ORIENTATIONS D' ACTIONS PARTAGE DE LA VOIRIE

1. AMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES.

2. SENSIBILISER LES COLLECTIVITÉS À L'IMPLANTATION DE ZONES DE CIRCULATION APAISÉES

3. COMMUNIQUER SUR LE CODE DE LA RUE POUR LES 0-13 ANS

4. ÉTABLIR UN CADRE JURIDIQUE PERMETTANT UNE VERBALISATION ADAPTÉE AUX CYCLISTES

5. ACCOMPAGNER LES EXPÉRIMENTATIONS DES NOUVEAUX TYPES DE SIGNALISATION

6. RELANCER LES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ITINÉRAIRES

		ACTIONS		
		1. AMÉNAGER LES INFRASTRUCTURES	2. SENSIBILISER LES COLLECTIVITÉS	3. ÉDUCATION DES 0-13 ANS
MISE EN PLACE	Description	Continuer d'aménager des infrastructures sécurisant les déplacements des usagers vulnérables (marche, vélo, roller, trottinette...) et surélever les passages piétons. Privilégier les pistes cyclables séparées physiquement de la chaussée.	Sensibiliser les collectivités à l'implantation de zones de circulation apaisées - aires piétonnes, zones de rencontres, zones 30 - à proximité des résidences, services, arrêts de transports en commun, lieux de détente et de rencontre, visibilité des passages piétons.	Mener des actions d'éducation à la route en tant que piétons et cyclistes. Communiquer sur le code de la rue.
	Pilote	Mairies, EPCI	CEREMA	Éducation nationale
	Acteurs	DDTM, Gestionnaires de voiries, CEREMA, ADAV, Mairie, EPCI	AMF, DDTM, Conseil Départemental, MEL, ADAV	Éducation nationale Forces de l'ordre, Police municipale Associations
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre d'infrastructures aménagées	Nombre d'actions, nombre d'aménagements	Nombre d'interventions
	Effets attendus	Baisse du nombre d'accidents de cyclistes et de piétons	Baisse du nombre d'accidents de piétons	Baisse de l'accidentalité des 0-13 ans
	Organisme évaluateur	Gestionnaires de voirie DDTM	DDTM	Rectorat DDTM

Des éléments précédents, il ressort que les actions sont plutôt à conduire en milieu urbain :

- **aménager la voirie pour une perception claire des infrastructures (voies cyclables et/ou piétonnes) et une circulation sécurisée des usagers vulnérables**
- **continuer l'éducation des plus jeunes**
- **sensibiliser les cyclistes à leurs obligations en tant qu'usagers de la route**
- **promouvoir le port du casque (en particulier les nouveaux types de casque innovant)**

ACTIONS		
4. VERBALISATION ADAPTÉE AUX CYCLISTES	5. NOUVEAUX TYPES DE SIGNALISATION	6 . RELANCER LES ISRI
Établir un cadre juridique suffisant pour étendre l'expérimentation strasbourgeoise de verbalisation adaptée aux cyclistes (problème d'égalité devant la loi) dans le département. Expérimentation sur des secteurs identifiés et ayant fait l'objet d'aménagement.	Accompagner et cadrer les expérimentations de nouveaux types de signalisations (ex : passage piéton 3D, sécurisation du sas vélo avec la suppression du feu rouge répéteur).	Relancer les Inspections de Sécurité routière des Itinéraires (démarche ISRI) adaptée au cheminement des usagers piétons et/ou cyclistes.
Parquet	CEREMA	Mairies, EPCI
Forces de l'ordre, Police municipale Ville de Lille, MEL.	CEREMA, DDTM Gestionnaires de voiries, Mairie, EPCI	DDTM, Gestionnaires de voiries, CEREMA, Mairies EPCI
Nombre de verbalisations effectuées par les forces de l'ordre	Nombre d'expérimentations	Nombre d'inspections
Baisse du nombre d'accidents de cyclistes	Baisse de l'accidentalité avant et après l'expérimentation.	Baisse du nombre d'accidents de cyclistes et de piétons
Forces de l'ordre DDTM	DDTM	Gestionnaires de voirie DDTM



ENJEU 6

DEUX-ROUES MOTORISÉS



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Le nombre de tués en deux-roues motorisés évolue peu depuis 10 ans. Leur mortalité s'établit régulièrement entre 15 et 25 personnes tuées par an, avec une part stable et élevée oscillant entre 20 à 25 % des tués. C'est un chiffre considérable au vu de la faible part dans le parc roulant (2%) et dans le kilométrage parcouru (2%).

LES CYCLOMOTEURS ET MOTOS LÉGÈRES

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM ≤ 125	Nombre d'accidents 2RM	% d'accidents 2RM ≤ 125
Accidents corporels	Nord	1228	2049	59,9%
	Métropoles	12801	22455	57%
	France 2016	11543	20958	55,1%

Période 2012-2016		Nombre de tués 2 RM ≤ 125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM ≤ 125
Tués	Nord	35	100	35%
	Métropoles	271	860	31,5%
	France 2016	247	800	30,9%

Les cyclomoteurs, scooters et motos légères représentent **un enjeu relatif** par rapport à la référence départements Métropoles. Parmi les accidents de 2RM, la proportion d'accidents dans le Nord (59,9 %) est supérieure à celle observée pour les départements Métropoles (57 %). Il en est de même pour la mortalité.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)

LES MOTOS LOURDES

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM \leq 125	Nombre d'accidents 2RM	% d'accidents 2RM \leq 125
Accidents corporels	Nord	828	2 049	40,4%
	Métropoles	9 852	22 455	43,9%
	France 2016	9 624	20 958	45,9%

Période 2012-2016		Nombre de tués 2 RM \leq 125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM \leq 125
Tués	Nord	65	100	65%
	Métropoles	589	860	68,5%
	France 2016	553	800	69,1%

Commentaire: Par rapport au total des accidents 2RM, **l'enjeu est absolu** en terme d'accidentalité. Les motos lourdes sont très proches des 15 tués par an en 5 ans signifiant un enjeu absolu de sécurité routière. Elles constituent la majorité de la mortalité en deux-roues motorisés.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
\geq 20 % des accidents du département	oui	
\geq 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

FOCUS

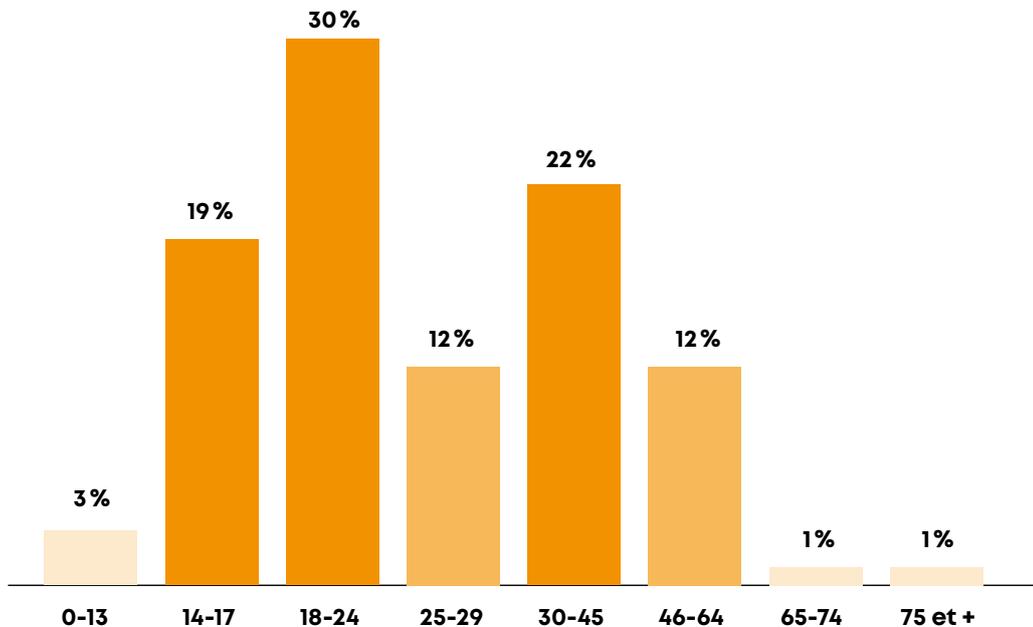
La forte mortalité des deux-roues motorisés s'explique par une exposition accrue aux risques car non « carrossés ». Cet enjeu aborde 2 type de véhicules :

LES CYCLOMOTEURS ET MOTOS LÉGÈRES ≤ À 125CM³ :

Ils constituent 60% des accidents de la catégorie deux roues motorisés mais leur nombre diminue régulièrement chaque année et a été divisé par 2,4 entre l'année 2012 (376 accidents) et l'année 2016 (158 accidents).

35 usagers de ce type de véhicules sont tués entre 2011 et 2016, soit 35% des tués en deux-roues motorisés.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤ À 125 SELON L'ÂGE



La particularité de ces usagers est leur jeunesse. Les jeunes de 14 à 24 ans sont impliqués dans la moitié des accidents impliquant ces véhicules.

Autre particularité : la tranche d'âge 14-17 ans est la seule tranche d'âge qui connaît une majorité d'accidentés en cyclomoteur.



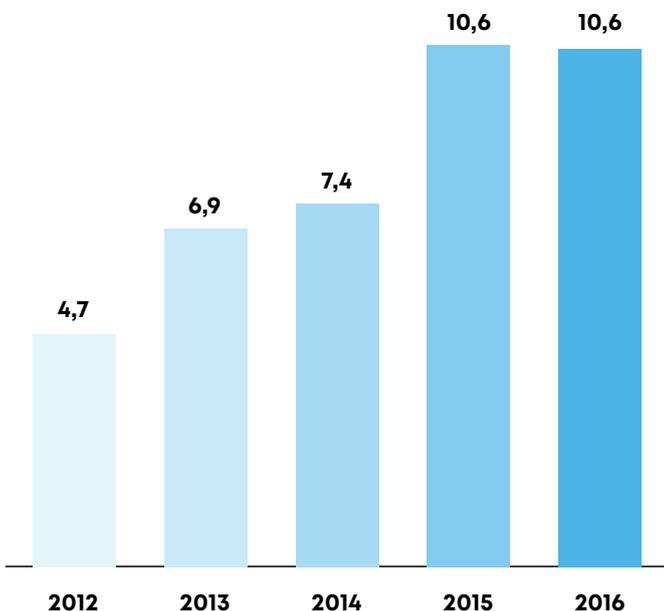
LES MOTOCYCLETTES

> À 125CM³ (MOTOS LOURDES):

828 accidents corporels impliquant une moto lourde se sont produits entre 2011 et 2016. Avec 161 accidents en 2016, c'est la seule catégorie de véhicules qui connaît une augmentation du nombre de sinistres par rapport à l'année 2015. Ces accidents ne constituent que 11 % du total général des sinistres dans le département sur la période 2012-2016. Pourtant, cette minorité d'accidents représente chaque année environ 15 à 20 % des personnes tuées.

65 motocyclistes sont décédés entre 2012 et 2016. Ils constituent la majorité des décès en deux roues par rapport aux cyclomoteurs et motos légères.

TAUX DE GRAVITÉ (NORD - 2012-2016)

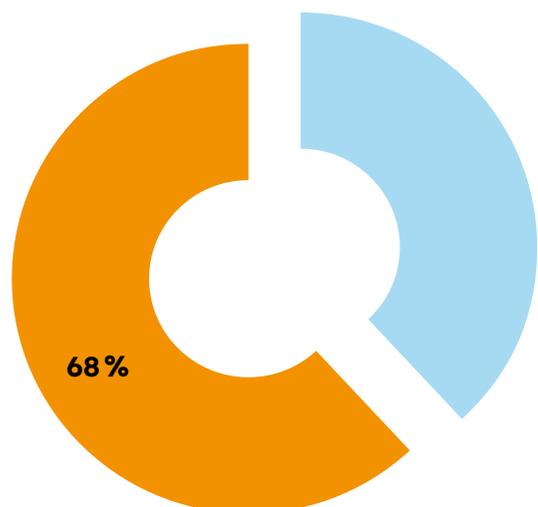


Les accidents sont moins nombreux mais plus graves. Les motos lourdes connaissent le taux de gravité le plus élevé (à l'exception des poids-lourds) de tous les moyens de locomotion. Ce taux a été multiplié par 2,3 en 5 ans. Il atteint près de 11 tués pour 100 accidents en 2016 contre 5 en 2012. Le facteur vitesse est majoritaire dans les causes d'accidents mortels.



RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS PAR MOIS (NORD - 2012-2016)

La temporalité est très marquée en accidentalité motos lourdes. 7 accidents sur 10 se produisent sur 6 mois d'avril à septembre.



■ Avril - Septembre
■ Autres mois

ORIENTATIONS D' ACTIONS DEUX ROUES MOTORISÉS

1. POURSUIVRE LES ACTIONS DE REPRISE DU GUIDON

2. INCITER AU PORT DES ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION

3. RÉALISER DES CONTRÔLES CIBLÉS

4. SENSIBILISER LES ADOLESCENTS À LA CONDUITE D'UN DEUX ROUES MOTORISÉ

5. ACCROÎTRE LA SÉCURISATION DES INFRASTRUCTURES

		ACTIONS	
		1. ACTIONS DE REPRISE DU GUIDON	2. PORT DES ÉQUIPEMENTS DE PRÉVENTION
MISE EN PLACE	Description	Continuer les actions de prévention au printemps type « reprise du guidon ». Renforcer la prévention au moment du passage du permis de conduire (utilisation de l'air-bag moto).	Sensibiliser aux nouvelles réglementations en vigueur comme le port des gants obligatoire, les dimensions de plaques d'immatriculation. Informer sur le dispositif air-bag moto. Inciter à une meilleure visibilité (vêtements clairs). Promouvoir le port du casque (en particulier les nouveaux types de casque innovant).
	Pilote	Préfecture	Préfecture
	Acteurs	DDTM, Forces de l'Ordre, Associations, auto-écoles, Assureurs	Forces de l'Ordre, Associations, Assureurs
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre d' actions et d'usagers touchés.	Nombre d' actions et d'usagers touchés.
	Effets attendus	Baisse de l'accidentalité en période estivale	Baisse du nombre de blessés graves
	Organisme évaluateur	DDTM	DDTM

Concernant les cyclomoteurs et motos légères, l'enjeu relatif au public « jeune » reprend des pistes d'actions pour une meilleure utilisation de ces véhicules.

L'accidentalité et la mortalité motocycliste connaît une aggravation récurrente au printemps et en été, chaque année, liée à de meilleures conditions météorologiques. Cette particularité conduit à une reprise de l'activité de conduite de la

moto après une longue pause hivernale et une augmentation du nombre d'inscription au permis de conduire au printemps. A ce titre, des actions sont particulièrement nécessaires au printemps de chaque année.

La tranche d'âge 14-17 ans est la seule à connaître une majorité d'accidentés utilisant des deux roues cyclomoteurs.

ACTIONS		
3. RÉALISER DES CONTRÔLES CIBLÉS	4. SENSIBILISER LES ADOLESCENTS À LA CONDUITE D'UN 2RM	5. SÉCURISATION DES INFRASTRUCTURES
S'assurer du respect des règles de conduite et de sécurité passive (ex: vitesse, casque, gants, plaques)	Développement des actions de prévention dans les collèges et lycées suivies de contrôles dans les zones ciblées.	Contribuer à la suppression des obstacles participant à l'insécurité des deux-roues motorisés
Préfecture	Forces de l'ordre	Gestionnaires de voirie
Forces de l'ordre	Associations, Éducation nationale, Forces de l'Ordre	Gestionnaire de voirie, Municipalités, AMF
Nombre de contrôles	Nombre d'interventions	Nombre d'obstacles supprimés
Augmentation du nombre de contrôles	Réduction de l'accidentalité cyclomotoriste	Baisse du nombre de tués et de blessés graves
Forces de l'ordre	Forces de l'ordre	DDTM



ENJEU 7

DISTRACTEURS



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

Dans le département du Nord, entre 2012 et 2016, 1401 accidents renseignés sur les facteurs liés à l'utilisateur se sont produits et 601 causés par le facteur «attention perturbée» (43% des accidents renseignés). Dans ce groupe d'accidents, il est comptabilisé 122 personnes tuées dont 29 en raison du facteur «attention perturbée», soit un ratio élevé de 1 personne tuée sur 4.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents attention perturbée	Nombre total d'accidents à distracteur connu	% d'accident attention perturbée
Accidents corporels	Nord	601	1401	42,9%
	Métropoles	4518	10412	43,4%

Période 2012-2016		Nombre de tués dans accidents attention perturbée	Nombre total de tués à distracteur connu	% de tués dans accidents attention perturbée
Tués	Nord	29	122	23,8%
	Métropoles	224	897	25%

43% des accidents renseignés (fait lié à l'utilisateur) sont des accidents avec une attention perturbée du conducteur. A ce titre, cette thématique constitue **un enjeu absolu** dans le département.

Nota: Sur les 29 personnes décédées, près de la moitié (14) le sont en 2016 avec une recherche renforcée de l'utilisation des distracteurs au moment de l'accident.

ANALYSE STATISTIQUE

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20% des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

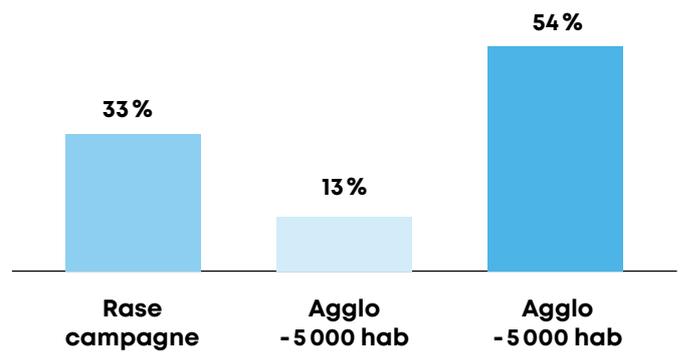
FOCUS

Les données d'accidentologie ne permettent pas d'évaluer précisément si le téléphone portable aurait ou non une influence sur la fréquence de survenue des accidents, du fait de l'absence de cette donnée dans les bulletins d'analyse d'accidents corporels (BAAC). Le facteur attention perturbée est ainsi choisi par défaut mais ne décrit qu'une réalité partielle du phénomène.

Cependant, les données recensées sont alarmantes. Ainsi, selon un sondage TNS-Sofres, 61% des conducteurs âgés de moins de 35 ans lisent leurs SMS en conduisant (et 32% en écrivent). Ainsi, écrire un message en conduisant multiplie le risque d'accident par 23, en obligeant le conducteur à détourner les yeux de la route pendant 5 secondes en moyenne⁸.

⁸. Communiqué de presse Sécurité routière Ministère de l'Intérieur- Campagne «Au volant, quand vous regardez votre smartphone, qui regarde la route?» - Octobre 2013.

PART D'ACCIDENTS SELON LE MILIEU



Dans le département du Nord, plus de 2/3 des accidents renseignés se produisent essentiellement en milieu urbain. Sur le total des 601 accidents (2012-2016), 403 se sont produits en milieu urbain dont 326 dans les agglomérations de plus de 5000 habitants.

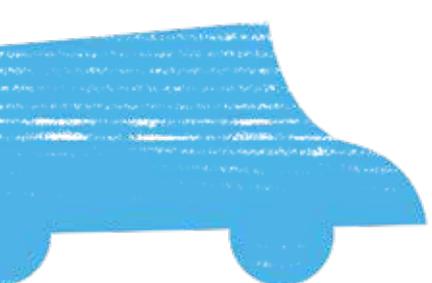


ORIENTATIONS D'ACTIONS DISTRACTEURS

1. AMELIORER LA CONNAISSANCE
2. ACCOMPAGNER LES COLLECTIVITÉS SUR LA MISE EN PLACE DE LA VIDÉO-VERBALISATION
3. INTÉGRER LA THÉMATIQUE DISTRACTEURS DANS LES ACTIONS DE SENSIBILISATION
4. DISTRACTEURS ET TRAVAIL

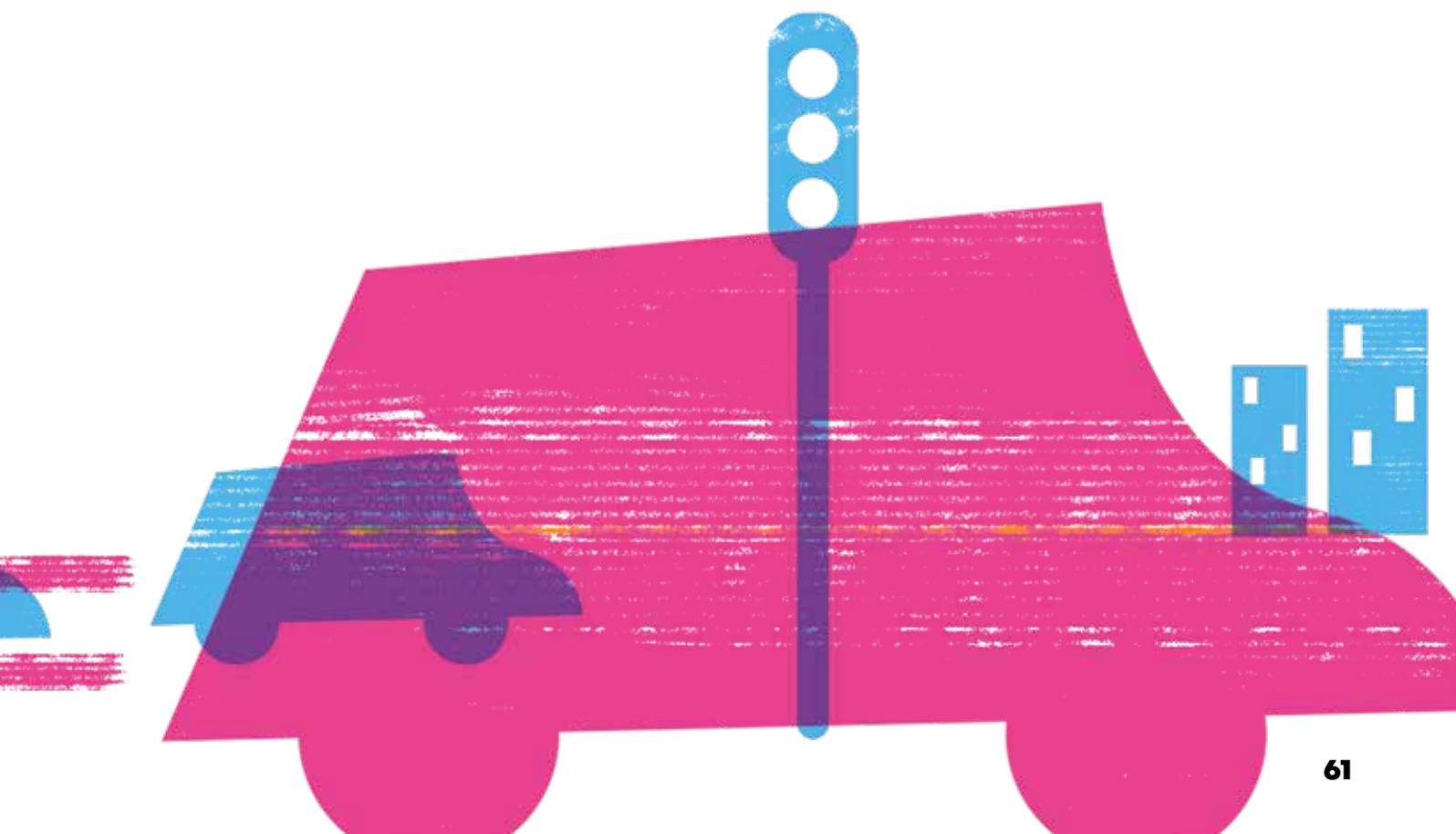
		ACTIONS			
		1. AMELIORER LA CONNAISSANCE	2. VIDÉO-VERBALISATION	3. ACTIONS DE SENSIBILISATION	4. DISTRACTEURS ET TRAVAIL
MISE EN PLACE	Description	Mieux connaître le syndrome « FOMO » (fear of missing out) : soit la peur de rater quelque chose, de ne pas être joignable à tout moment	Intensifier et améliorer les contrôles routiers quant à l'utilisation des distracteurs. Accompagner les municipalités volontaires sur l'utilisation de la vidéo-verbalisation.	Mener des actions auprès des usagers (y compris piétons et cyclistes) prioritairement jeunes	Mener des actions auprès entreprises (prioritairement les transports de personnes) et les administrations
	Pilote	ARS	Préfecture	DDTM	ARS
	Acteurs	ARS, Universités	Forces de l'Ordre	DDTM, Associations, Forces de l'Ordre	DDTM, Associations, ARS, Entreprises de transport de personnes
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombres d'études	Nombre d'infractions	Nombre d'actions et d'usagers touchés	Nombre d'actions et d'usagers touchés
	Effets attendus	Comprendre le phénomène de dépendance pour déployer des actions pertinentes	Baisse de l'accidentalité	Baisse de l'accidentalité	Baisse de l'accidentalité lié aux trajets professionnels
	Organisme évaluateur	ARS	Forces de l'Ordre	DDTM	DDTM





ENJEU 8

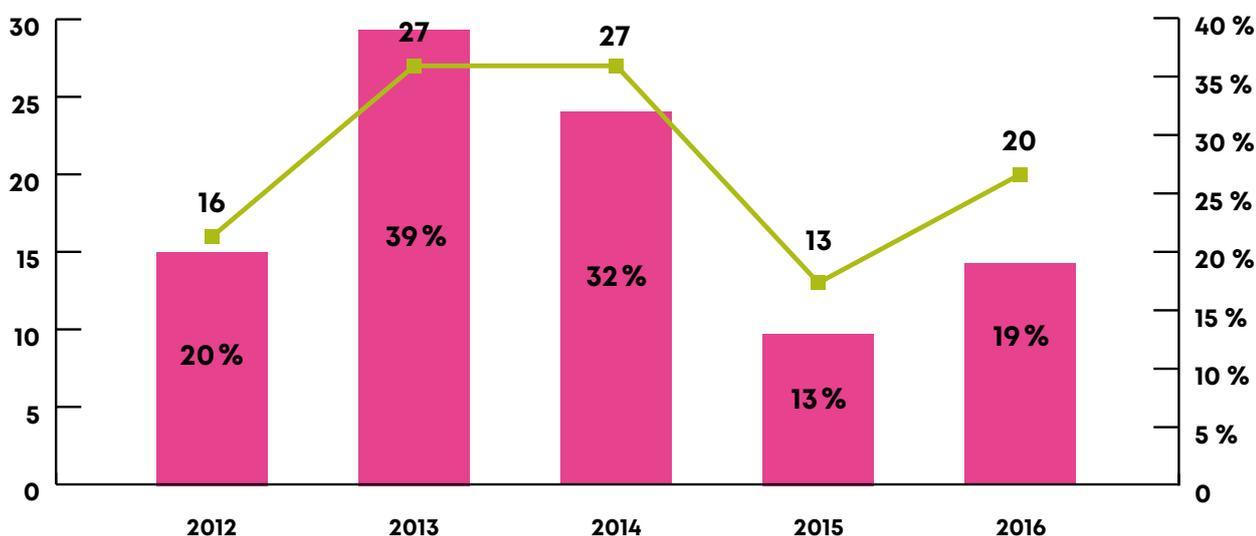
VITESSE



POURQUOI EST-CE UN ENJEU ?

La vitesse est un enjeu comportemental. Une vitesse excessive, supérieure à la vitesse maximale autorisée ou inadaptée à la situation, est à l'origine de nombreux accidents. Entre 2012 et 2016, 103 personnes sont mortes dans des accidents ayant pour cause principale la vitesse dans le département. À ce titre, avec en moyenne 20 tués par an, elle est la première cause d'accidents mortels. Elle représente un enjeu absolu pour le département du Nord.

NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS
ET PART DE TUÉS LIÉS À LA VITESSE



Les accidents mortels liés à la vitesse comme cause principale ont occasionné 103 tués en 5 ans, soit 23% du total des tués et une moyenne de 20 tués par an. Cependant, ces chiffres déjà importants sont sous-estimés. Ils n'intègrent pas les accidents mortels dont la cause principale est, par exemple, l'alcool et dont la cause secondaire est le plus souvent une vitesse excessive ou inappropriée.

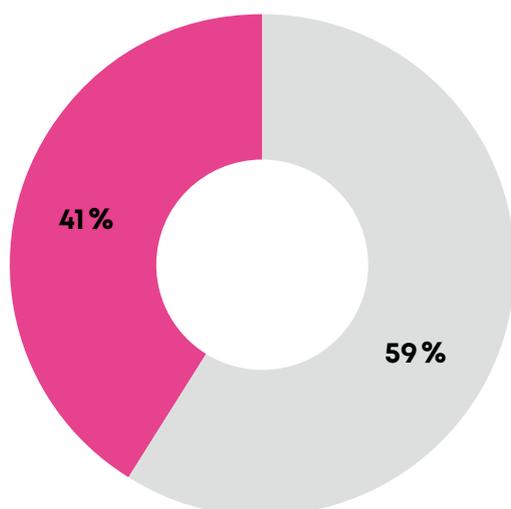
Nota: Faute de données suffisantes sur les causes présumées de l'ensemble des accidents corporels, il n'est présenté ici que des éléments sur les accidents mortels.

FOCUS

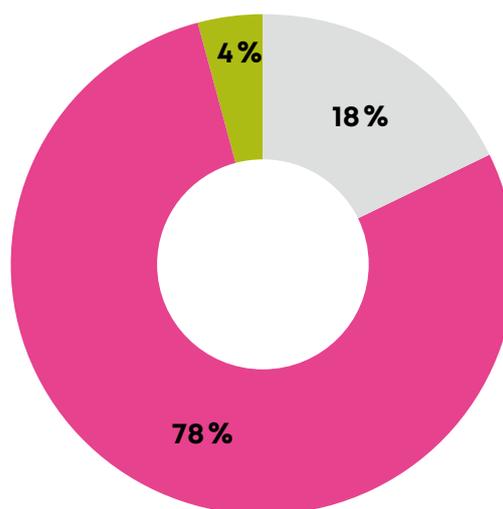
D'après une étude de l'ONISR portant sur les cinq dernières années, on remarque une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers. Néanmoins, la campagne 2016 de mesures de vitesses indique une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme sur les réseaux rapides (source bilan national ONISR 2016).



RÉPARTITION DES ACCIDENTS MORTELS 2015 À OCTOBRE 2017 (NORD) CAUSE PRINCIPALE VITESSE



■ Agglo
■ Hors agglo



■ Autoroute
■ RD
■ VC

Dans le département du Nord, 59% des accidents mortels ayant pour cause principale la vitesse se produisent hors agglomération. 8 accidents mortels sur 10 se produisent sur le réseau dit secondaire (RD) en et hors agglomération. Ces chiffres mettent en exergue la dangerosité des routes bi-directionnelles.

ORIENTATIONS D'ACTION VITESSE

1. RÉALISER DES CAMPAGNE DE COMMUNICATION LORS DE POSE DE RADARS CHANTIERS

2. COMPLÉTER LES ACTIONS DE SENSIBILISATION SUR LE FACTEUR VITESSE

3. RÉALISER DES ITINÉRAIRES LEURRES

4. ACCOMPAGNER LE PASSAGE DE 90 À 80 KM/H

5. MODERNISER LE PARC DE RADARS ACTUEL

6. SÉCURISER LES CHANTIERS ROUTIERS

7. DÉPLOYER LE SYSTÈME DE GESTION ET DE LOCALISATION DES RADARS

8. TRAVAILLER AUX AMÉNAGEMENTS DES ROUTES SECONDAIRES LES PLUS ACCIDENTOGÈNES

9. CONTRIBUER À LA POLITIQUE NATIONALE RADAR

		ACTIONS			
		1. CAMPAGNES DE COMMUNICATION	2. SENSIBILISATION VITESSE	3. ITINÉRAIRES LEURRE	4. PASSAGE DE 90 À 80 KM/H
MISE EN PLACE	Description	Créer et diffuser des campagnes de communication pour prévenir la vitesse aux abords des chantiers.	Aborder systématiquement la notion et la différence entre la vitesse légale et la vitesse inadaptée.	Mettre en place des itinéraires leurres avec des appareils déplaçables.	Déclinaison de la politique nationale dans le département, avec la baisse de la limitation de vitesse sur le réseau secondaire bi-directionnelles (sans TPC) à 80km/h.
	Pilote	Gestionnaires de voiries	Éducation nationale	DDTM	DDTM
	Acteurs	DIR, CD59, MEL, CUD	Éducation nationale, Enseignements privés, Associations, Auto- Ecoles	CD 59, DDTM	Préfecture, Forces de l'ordre, DDTM, Gestionnaires de voiries.
EVALUATION	Évaluation quantitative	Nombre de campagnes créées.	Nombre d'actions de prévention, nombre de personnes touchées	Nombre d'itinéraires mis en place.	Linéaire routes à 80km/h.
	Effets attendus	Baisse de la vitesse et de l'accidentalité aux abords des chantiers.	Baisse des accidents liés à une vitesse inadaptée	Diminution de l'accidentalité: comparatif avant et après la mise en place du dispositif.	Baisse de l'accidentalité sur ce type de routes.
	Organisme évaluateur	DIR, CD59, MEL	DDTM	DDTM	DDTM

De ce constat, nous pouvons orienter nos actions sur deux axes :

- **maintenir les actions d'éducation, de prévention, de formation et d'information sur la vitesse et ses conséquences**
- **accentuer l'effort de contrôle de vitesse sur les infrastructures hors agglomération**

La Commission européenne⁹ confirme ces orientations. En effet, elle préconise 3 leviers pour répondre au problème de vitesse excessive : l'éducation des conducteurs, les limitations de vitesse et l'amélioration des infrastructures routières.

⁹ Site de la Commission européenne > Transports > Sécurité routière > Rubriques > Comportement > Excès de vitesse

ACTIONS

5. MODERNISER LE PARC RADAR	6. SÉCURISER LES CHANTIERS ROUTIERS	7. DÉPLOYER LE SIG DCA	8. INFRA-STRUCTURES	9. POLITIQUE NATIONALE RADAR
Modernisation des appareils de contrôles automatisés de la vitesse existants en fonction «double face» (radars discriminants en éloignement et en approche). Expérimenter les radars-tourelles en agglomération	Recourir en tant que de besoin aux radars autonomes aux abords des chantiers routiers	Mise en place du Système d'Information Géographique de la Direction du Contrôle automatisé (SIGDCA), permettant la gestion et la maintenance des équipements.	Réfléchir à l'aménagement des routes secondaires hors agglomération (sans TPC) les plus accidentogènes.	Continuer l'expérimentation des radars-tourelles en agglomération. Proposer des axes hors agglomérations soumis à des contrôles de vitesse avec des véhicules « radars embarqués
DDTM	Gestionnaires de voiries	DDTM	CD 59	DDTM
DDTM, Gestionnaires de voirie	DDTM, DIR, CD 59, MEL, CUD.	DDTM, DIR, CD 59, MEL	DDTM, Collectivités locales, Forces de l'Ordre.	DDTM, MEL, CD 59, DIR
Nombre de nouveaux appareils installés	Nombre de chantiers sécurisés	Nombre total d'appareils installés. Evolution du nombre de messages d'infractions.	Nombre d'axes examinés	Nombre de sites expérimentés, nombre d'axes proposés
Baisse de l'accidentalité, baisse des vitesses moyenne.	Baisse de l'accidentalité et de la vitesse aux abords des zones de chantiers	Baisse de l'accidentalité, baisse des vitesses moyenne.	Baisse de l'accidentalité	Baisse de l'accidentalité
DDTM	Gestionnaires de voirie, DDTM	DDTM	CD 59, DDTM	DDTM

LISTE DES PARTICIPANTS AU COMITÉ DE PILOTAGE – PÔLE DE COMPÉTENCES DU 16 NOVEMBRE 2017

MALIZARD PHILIPPE

Directeur de cabinet du Préfet

JOSSERAND JÉRÔME Direction Départementale
des Territoires et de la Mer 59 - Chef du SSRC

LEFRANCOIS GRÉGORY Direction Départementale
des Territoires et de la Mer 59 - Adjoint du SSRC

LOPEZ STÉPHANE

Direction Départementale des Territoires
et de la Mer 59 - Responsable ODSR

PARIS ANNE-GAËLLE

Direction Départementale des Territoires
et de la Mer 59 - Attachée stagiaire IRA

TROGNON SERGE MACIF – Chargé de mission

DEFENIN DIDIER FPMC 59

LEROUX EMMANUEL

Communauté Urbaine de Dunkerque

GUIGNARD RÉBECCA

Communauté Urbaine de Dunkerque

ARCHACKI ANNE-CHARLOTTE

Communauté Urbaine de Dunkerque

TANGUY LIONEL Gendarmerie (EDSR)

DUC VALÉRIE Métropole Européenne de Lille

DEMEESTER ALEXANDRE

Métropole Européenne de Lille

LOURDEL VINCENT CRS autoroutière CR 2 RM

PHILIPPE CHRISTINE CRS NORD - Chef BSRMS

DORCHIES JEAN-LOUIS

CRS Chargé de mission Deux-Roues Motorisés

METSU FRANCK DDSP 59

MERKHOUS ANTHONY État Major DDSP 59

OLIVIER AURÉLIEN Département du Nord

STEVENARD BERNARD DIR Nord

KOSMALA MICHÈLE IRA Lille – Attachée stagiaire
Sous-Préfecture de Valenciennes

BERCHON-LEROY

Élodie Sous-Préfecture de Valenciennes

HELLEBOID DANIEL

DREAL – HDF – Chef du service STV

LOUNICI MADJID Principal

Référent Sécurité Routière 2^{ème} degré

SALENGRO MYRIAM

Sous-Préfecture de Dunkerque

LESTIENNES MANUELLA

Sous-Préfecture de Douai

DAMIEN CÉDRIC Sous-Préfecture de Douai

LAUDE FABRICE

Cabinet du Préfet – Bureau de l'Ordre Public

DAMIENS NATHALIE Bureau réglementation
générale et circulation routière

PARENT SYLVAIN

Cabinet du Préfet – Bureau de l'Ordre Public

BUGUEL ÉLODIE Parquet du TGI de Lille

IRAGNES ÉTIENNE Préfecture du Nord
Direction de la citoyenneté

DELESTREZ LUDOVIC Département du Nord

OLIVIER AURÉLIEN Département du Nord

GLOSSAIRE

ADAV Association Droit Au Vélo

AMN Association des Maires du Nord

APER Attestation de Première Éducation à la Route

ARS Agence Régionale de Santé

ASSR Attestation Scolaire de Sécurité Routière

BAAC Bulletin d'Analyse des Accidents Corporels (de la circulation routière)

BSR Brevet de Sécurité Routière

CARSAT Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail

CCAS Centre Communal d'Action Sociale

CCI Chambres de Commerce et d'Industrie

CD Conseil Départemental

CEREMA Centre d'études et d'Expertise sur les Risques, l'Environnement, la Mobilité et l'Aménagement

CMA Chambre de Métiers de l'Artisanat

CNSR Conseil National de la Sécurité Routière

CSA Contrôle Sanction Automatisé

CUD Communauté Urbaine de Dunkerque

CVL Conseils de la Vie Lycéenne

DDTM Direction Départementale des Territoires et de la Mer

DGO Document Général d'Orientations

DIR Direction Interdépartementale des Routes

DIRECCTE Direction Régionale des Entreprises, de la Concurrence, de la Consommation, du Travail et de l'Emploi

DREAL Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

DSCR Délégation à la Sécurité et à la Circulation Routières

DSR Délégation à la Sécurité Routière

EAD Ethylotest Anti-Démarrage

EPCI Établissement Public de Coopération Intercommunale

FFMC Fédération Française des Motards en Colère

IDSR Intervenant Départemental de Sécurité Routière

IPCSR Inspecteur du Permis de Conduire et de la Sécurité Routière

ISRI Inspection de Sécurité Routière des Itinéraires

MEL Métropole Européenne de Lille

ODSR Observatoire Départemental de Sécurité Routière

ONISR Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

PDASR Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière

PL Poids Lourd

RD Route Départementale

SIDCA Système d'Information de la Direction du Contrôle Automatisé

TPC Terre-Plein Central

2RM Deux-Roues Motorisés

UN ACCIDENT CORPOREL DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE :

- I** provoque au moins une victime (personne décédée ou nécessitant des soins médicaux),
- I** survient sur une voie ouverte à la circulation publique,
- I** implique au moins un véhicule,
- I** 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. PARMIS LES IMPLIQUÉS, ON DISTINGUE :

- I les victimes :** personnes impliquées, décédées ou ayant fait l'objet de soins médicaux,
- I les indemnes :** personnes impliquées non victimes.

PERSONNES TUÉES : victimes décédées sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident

BLESSÉS HOSPITALISÉS : victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures

VICTIMES GRAVES : victimes décédées ou blessées hospitalisées

BLESSÉS LÉGERS : victimes ayant fait l'objet de soins médicaux non hospitalisés

LISTE DES PARTICIPANTS AU COMITÉ DE PILOTAGE PÔLE DE COMPÉTENCES DU 27 JUIN 2018

MALIZARD PHILIPPE

Directeur de cabinet du Préfet

RIZZON ALEXANDRE

Directeur de cabinet adjoint du Préfet

PARENT SYLVAIN

Cabinet du Préfet - Chef Bureau de l'Ordre Public

LAUDE FABRICE

Cabinet du Préfet - Bureau de l'Ordre Public

POTAUX JEAN-PHILIPPE

Sous-Préfecture de Cambrai

JOSSERAND JÉRÔME

DDTM 59 - Chef du SSRC

LEFRANCOIS GRÉGORY

DDTM 59 - Adjoint du SSRC

LOPEZ STÉPHANE

DDTM 59 - Responsable ODSR

BUGUEL ÉLODIE

Parquet du TGI de Lille

STEVENARD BERNARD

Responsable Sécurité Routière - DIR Nord

TROGNON SERGE

MACIF - Chargé de missions
Présentation Hauts de France

DELEMOTTE BENOÎT

FFMC 59 - Coordinateur

MALEXIS CATHERINE

FFMC 59 - AFDM

LENFANT SÉBASTIEN

Chef de projet mobilité responsable - Wimoov

DEKEISTER DAMIEN

Relais vélo - DDTM 59

BATTEUX CHRISTOPHE

Conseil Départemental 59

POTAUX JEAN-PHILIPPE

Sous-Préfecture de Cambrai

TANGUY LIONEL

Gendarmerie
Commandant en second de l'EDSR

MERKHOUS ANTHONY

État Major DDSP 59

GALLO CAROLINE

DDSP Douai

DUC VALÉRIE

Métropole Européenne de Lille

HERBOIS JULIE

Ingénieur Prévention - CARSAT

LOURDEL VINCENT

CRS autoroutière - Chargé de mission
Deux-Roues Motorisés

PHILIPPE CHRISTINE

CRS NORD - Chef BSRMS

BALLAND NICOLAS

Technopole Transalley-Valenciennes

BARAFFE VÉRONIQUE

DDSP-Valenciennes

SIGNATAIRE

DU DOCUMENT GÉNÉRAL

D'ORIENTATIONS

**Politique de sécurité routière pour le département
du Nord pour la période 2018 / 2022**

**En présence du Délégué Interministériel
à la Sécurité routière, Emmanuel BARBE**

**MONSIEUR LE PRÉFET DE LA
RÉGION HAUTS-DE-FRANCE
PRÉFET DU NORD**

PRÉFECTURE DU NORD

2, rue Jacquemars Gielée, 59800 Lille

**DIRECTION DÉPARTEMENTALE
DES TERRITOIRES ET DE LA MER DU NORD**

62 boulevard de Belfort CS 90007
59042 Lille cedex

—
www.nord.gouv.fr