

PRÉFET DU NORD

Direction départementale des
territoires et de la mer

Service Sécurité Risques et
Crises

Unité Sécurité et Circulation
Routière
JJ/NG/2018-381

Affaire suivie par :
Jérôme JOSSERAND
jerome.josserand@nord.gouv.fr

Tél : 03 28 03 85 14

Fax : 03 28 03 85 12

Courriel : ddtm-ssrc@nord.gouv.fr

Lille, le

Le préfet du Nord

A

destinataires in fine

Objet : Document Général d'Orientations en matière de sécurité routière du Nord 2018-2022

PJ : 1 DGO

Le Document Général d'Orientations (DGO) en matière de sécurité routière du Nord pour la période 2018-2022 a été validé par mes soins.

Ce document constitue le socle de la politique de lutte contre l'insécurité routière dans le département pour les cinq années à venir. C'est aussi un document essentiel pour partager la connaissance et assurer la cohérence dans l'action, de tous les acteurs locaux impliqués dans la mise en œuvre de cette politique de sécurité publique.

Présenté le 02 mai 2018 à la Préfecture du Nord à M. Emmanuel BARBE, délégué interministériel à la Sécurité Routière, il vous est transmis, en tant que partenaire de cette démarche collective, et vous en remercie.

Ce DGO identifie ainsi 8 enjeux locaux. Chaque enjeu a fait l'objet d'une réflexion au sein de trois groupes de travail constitués en fin d'année 2017. Les échanges avec les collectivités, les associations, les organismes consulaires, les services de l'État ont été fructueux. Ils ont en particulier étoffé les modalités d'intervention et les publics cibles.

Par ailleurs, pour assurer une bonne mise en œuvre, un pilote pour chaque action a été retenu et il paraît essentiel qu'un référent soit identifié par vos soins. A cet effet, M. Hamid RAFFAI, nouvel ingénieur en charge de la sécurité routière à la DDTM du Nord, prendra contact avec vos services dans les prochaines semaines.

Cette démarche s'avère primordiale pour une efficacité accrue de notre dispositif de lutte contre l'insécurité routière. La brutalité des accidents de la route, pour les familles et leurs proches, mérite notre mobilisation.



Michel LALANDE

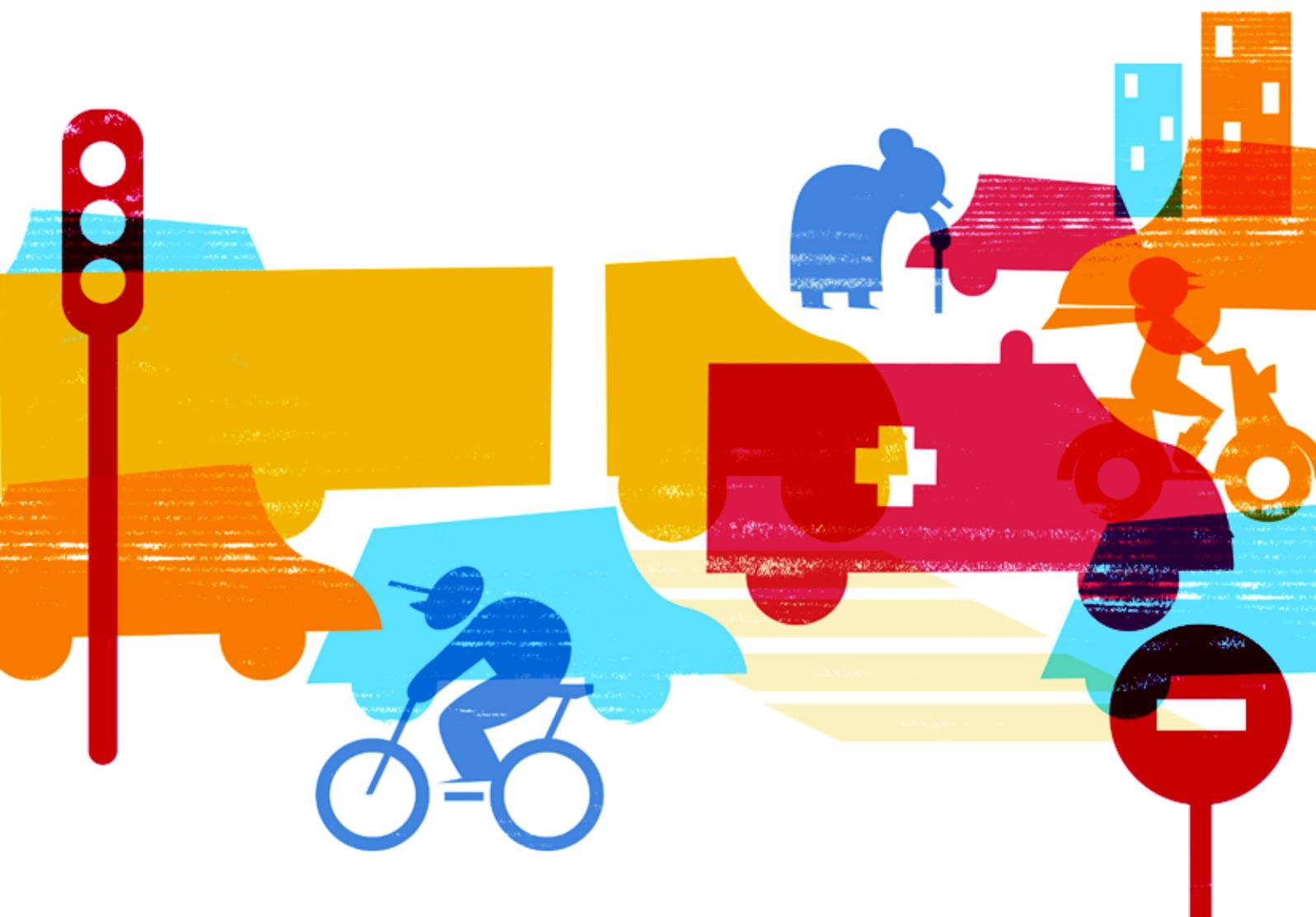
Copie à : Préfecture du Nord – BAPSI

DESTINATAIRES

- Monsieur Jean-Yves BESSOL, Directeur académique des services de l'Éducation Nationale du Nord
- Monsieur Damien CASTELAIN, Président de la Métropole Européenne de Lille
- Monsieur Francis DE BLOCK, Directeur général de la CARSAT
- Monsieur Xavier DELEBARRE, Directeur interdépartemental des routes Nord
- Monsieur Franck DHERSIN, Président du Syndicat Mixte Intermodal Régional de Transports
- Monsieur Nicolas LEBAS, Président de l'Association des maires du Nord
- Monsieur Jean-René LECLERF, Président du Conseil départemental du Nord
- Madame Marie-Suzanne LE QUÉAU, Procureure générale auprès de la Cour d'Appel de Douai
- Madame Monique RICOMES, Directrice générale de l'Agence Régionale de la Santé
- Monsieur Patrice VERGRIETE, Président de la Communauté Urbaine de Dunkerque

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

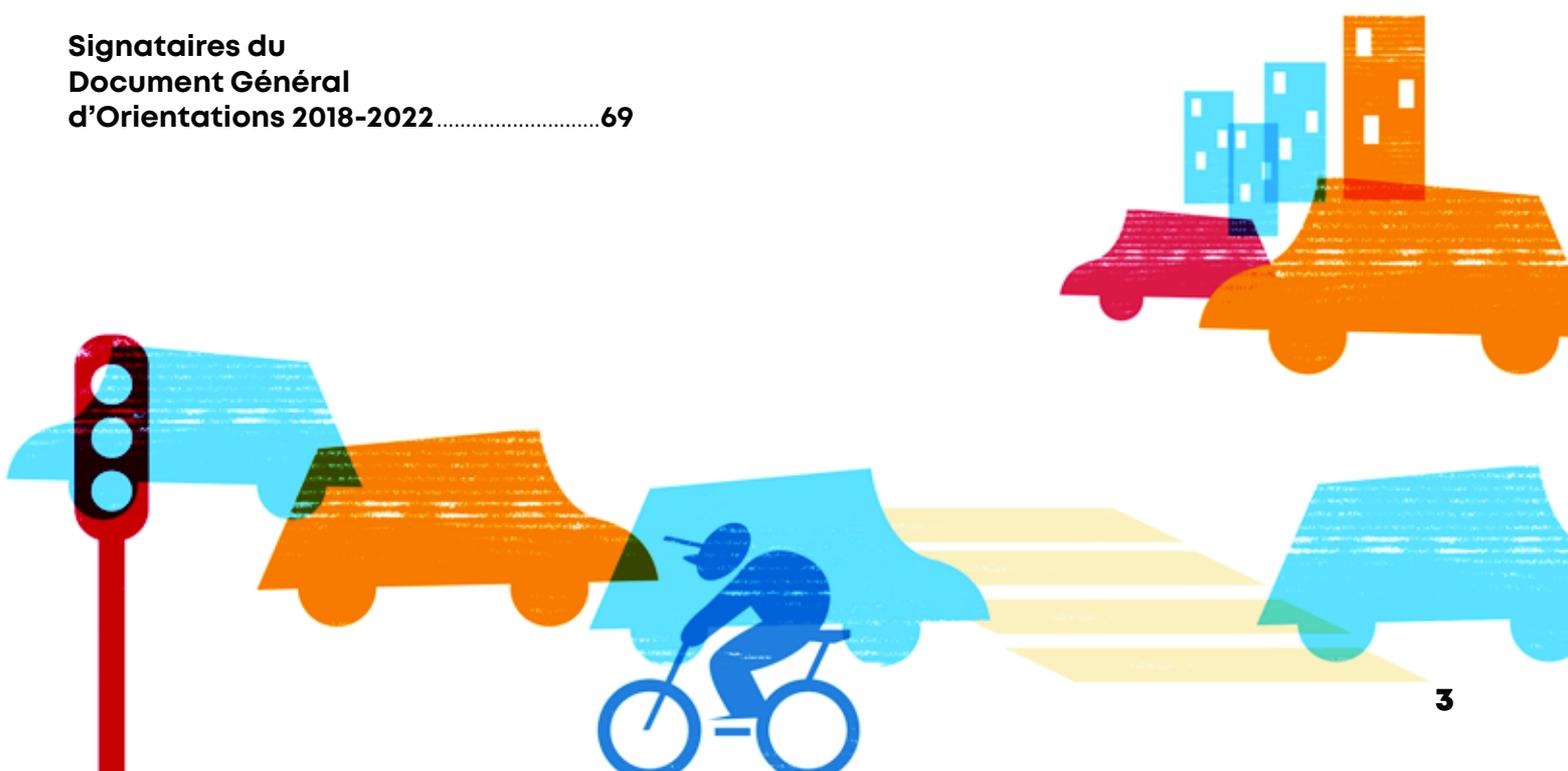
ENJEU 8.

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 2 000 décès en 2020 alors que 3 456 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 -poles », 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.  : 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

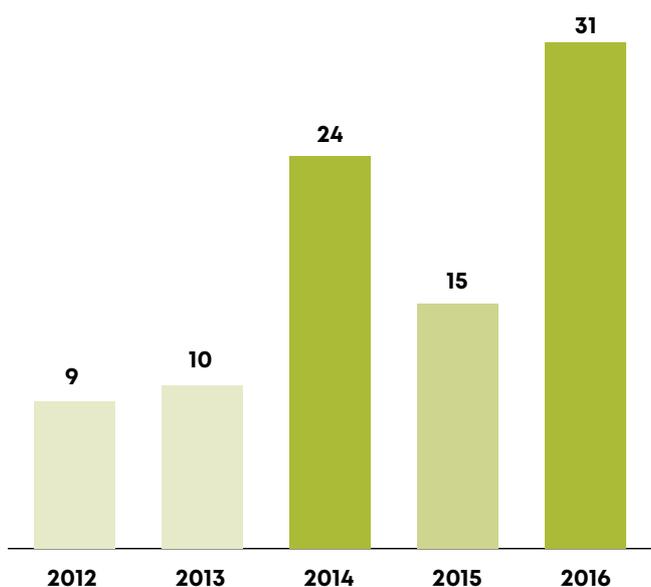
(72/444) et 14,4 tués/an en moyenne sur 5 ans (très proche du seuil des 15 tués). En 2016, en France métropolitaine, les trajets domicile-travail représentent 10% de la mortalité routière. Il y a bien une sur-mortalité constatée dans le Nord pour ce mode de déplacement. Ces éléments en font globalement 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	10 509	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.

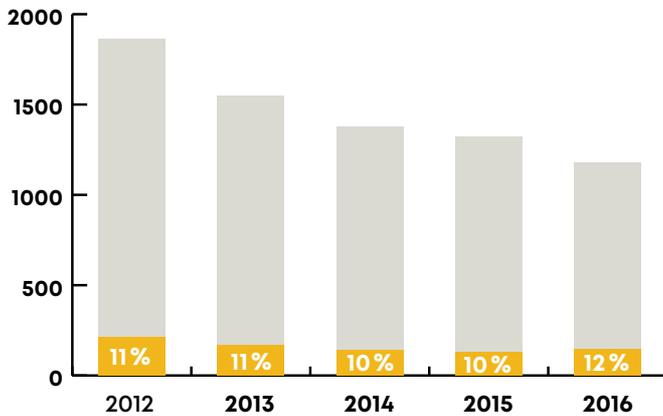
Nota : pour la période 2012 – 2016, 85 accidents se sont produits causés principalement par l'absorption de stupéfiants (non associé à l'alcool). Ces accidents ont occasionné le décès de 28 personnes en 5 ans. Dans les accidents mortels, les conducteurs sous l'emprise de stupéfiants sont près d'1 fois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



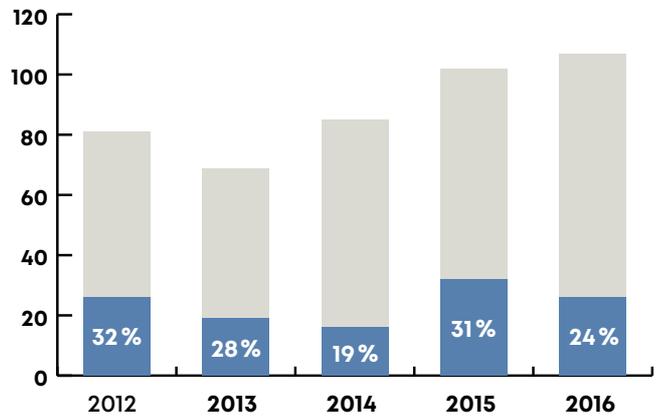
- Nombre d'accidents avec alcool ou stupéfiants
- Nombre d'accidents sans alcool ou stupéfiants

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 pédago-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 % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		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%

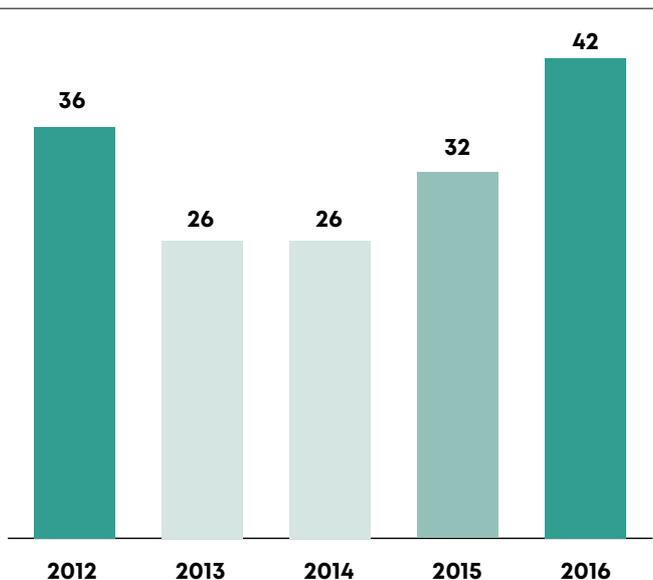
Parmi les accidents corporels, le pourcentage impliquant une personne âgée de 25 à 29 ans est un peu plus faible dans le Nord que pour les départements de la catégorie Métropoles. Cette tranche d'âge est tout de même impliquée dans plus de 20 % des accidents du département et constitue **de ce fait un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

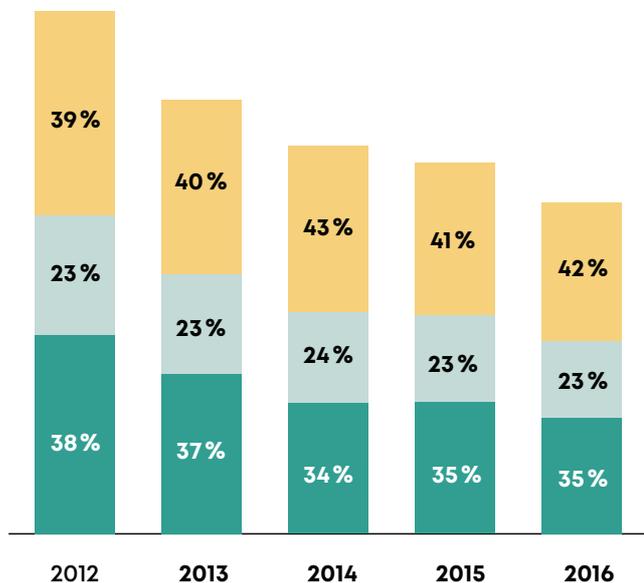
Dans le département du Nord, ils sont particulièrement vulnérables en tant que piétons et usagers de deux-roues motorisés:

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)

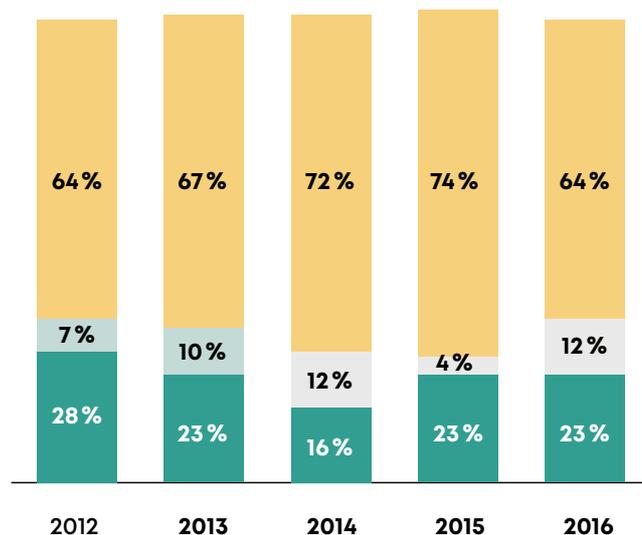


- % d'accidents autres classes d'âge
- % d'accidents impliquant un 25-29 ans
- % d'accidents impliquant un 18-24 ans

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)



- % tués autres classes d'âge
- % tués 25-29 ans
- % tués 18-24 ans

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' ACTIONS 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

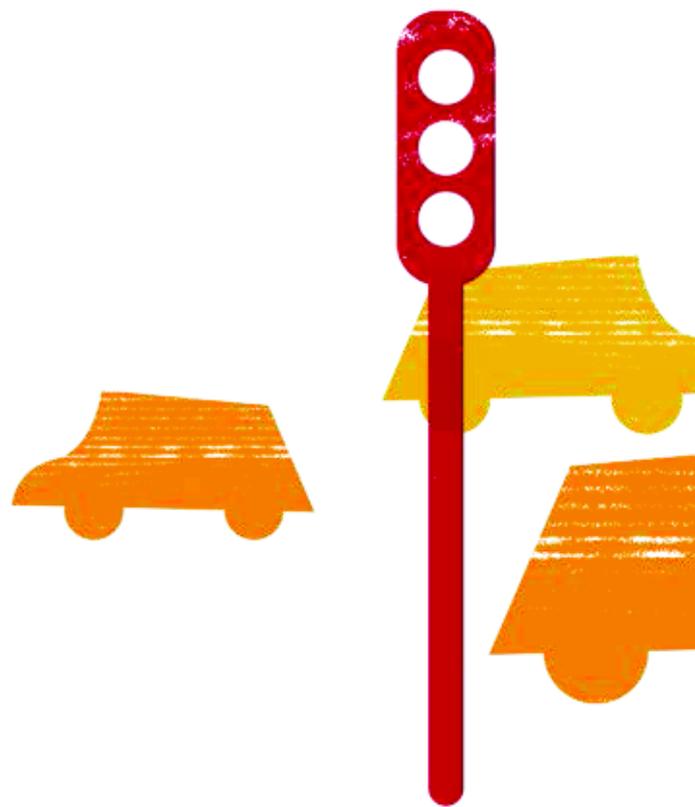
peut s'expliquer par leur prise de risque et leur manque d'expérience en tant que jeune conducteur. Leur mortalité est majoritairement due aux sorties festives de fin de semaine.

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

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

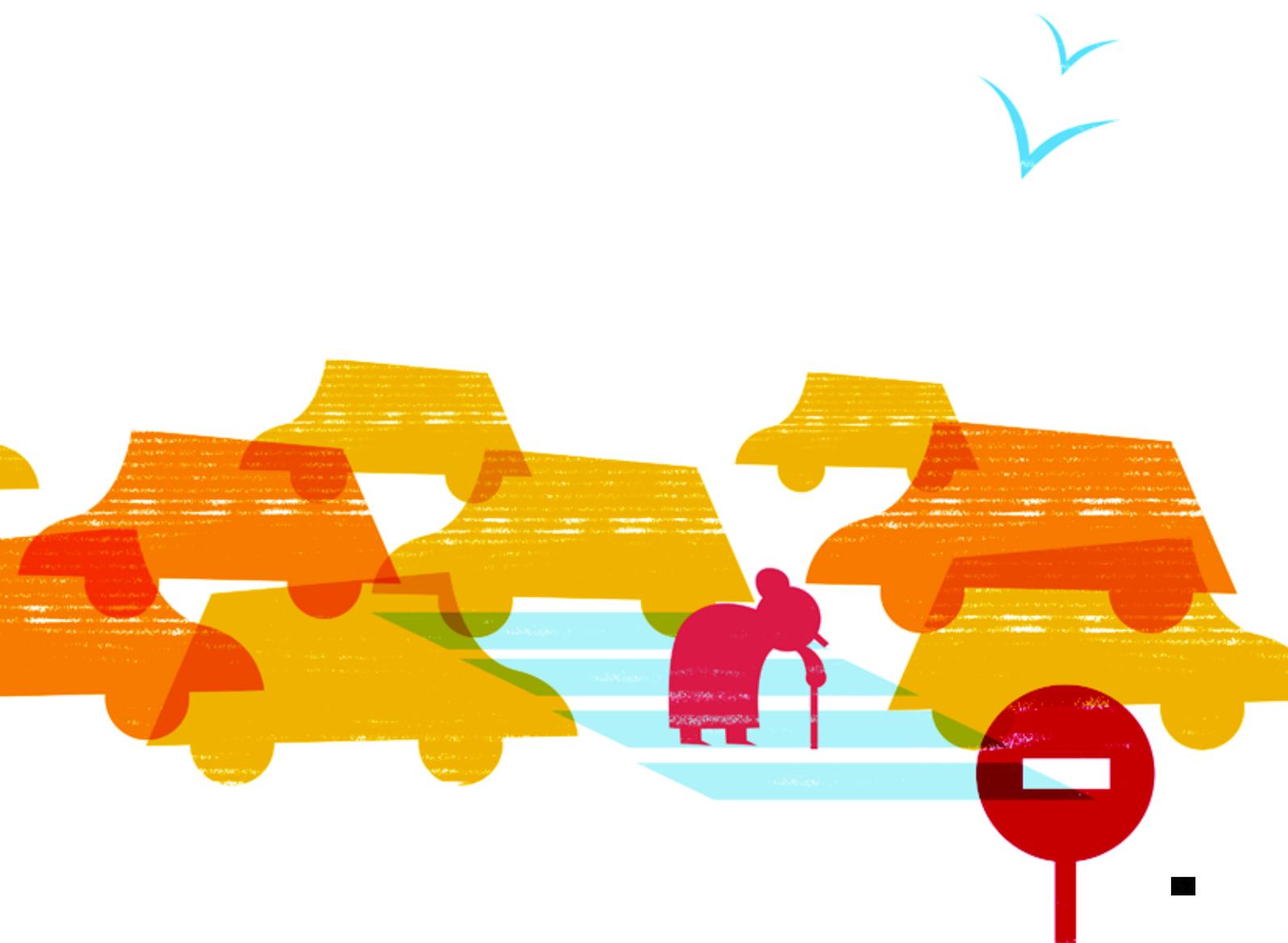
7. Sensibiliser les jeunes aux distracteurs

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

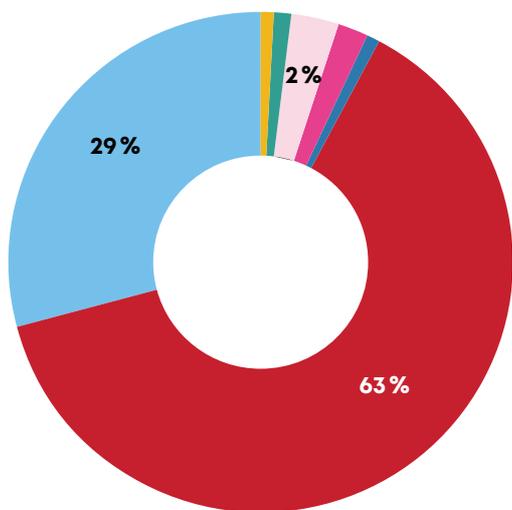
Comme pour la catégorie d'âge précédente, la proportion d'usagers de plus de 75 ans impliqués dans un accident corporel ou tués est moins importante dans le département du Nord qu'en France métropolitaine.

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.

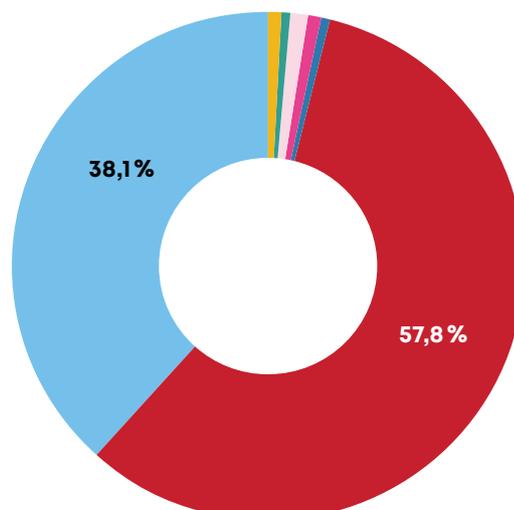
De plus, rapporté au kilométrage parcouru, le risque d'être tué pour un conducteur senior est deux fois supérieur à celui d'être tué pour l'ensemble des conducteurs de véhicules de tourisme⁵. En effet, l'état physique fragile des personnes âgées augmente le risque mortel après le choc.

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	6700	8,8%
	Métropoles	4190	57666	7,3%
	France 2016	3904	53655	7,3%

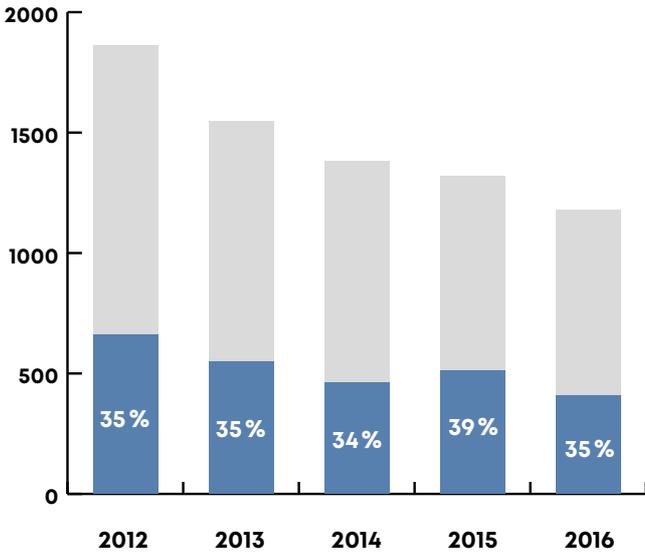
Période 2012-2016		Nombre de tués piétons (hors autoroute)	Nombre total de tués (hors autoroute)	% de tués piétons
Tués	Nord	27	386	7%
	Métropoles	143	2973	4,8%
	France 2016	148	3384	4,4%

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+)

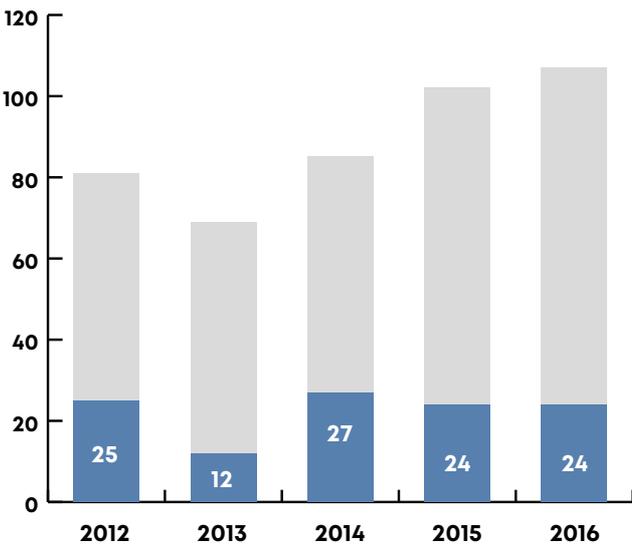
ACCIDENTS USAGERS VULNÉRABLES (NORD)



- 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.

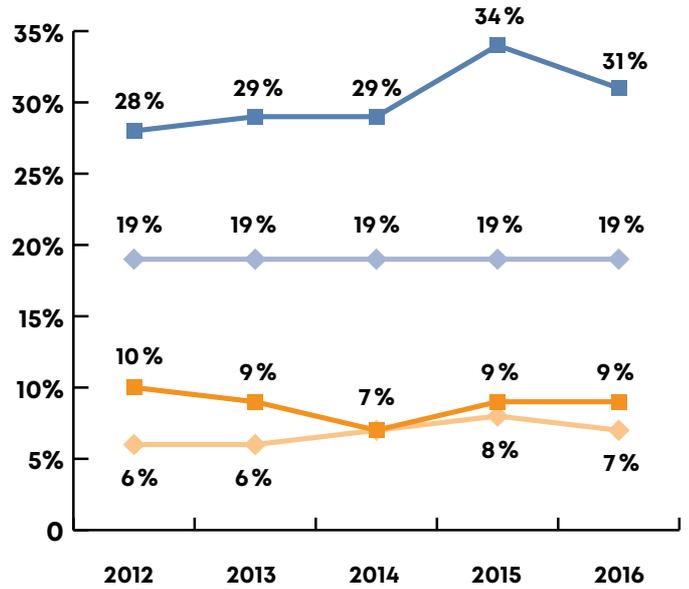
TUÉS USAGERS VULNÉRABLES (NORD)



- 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



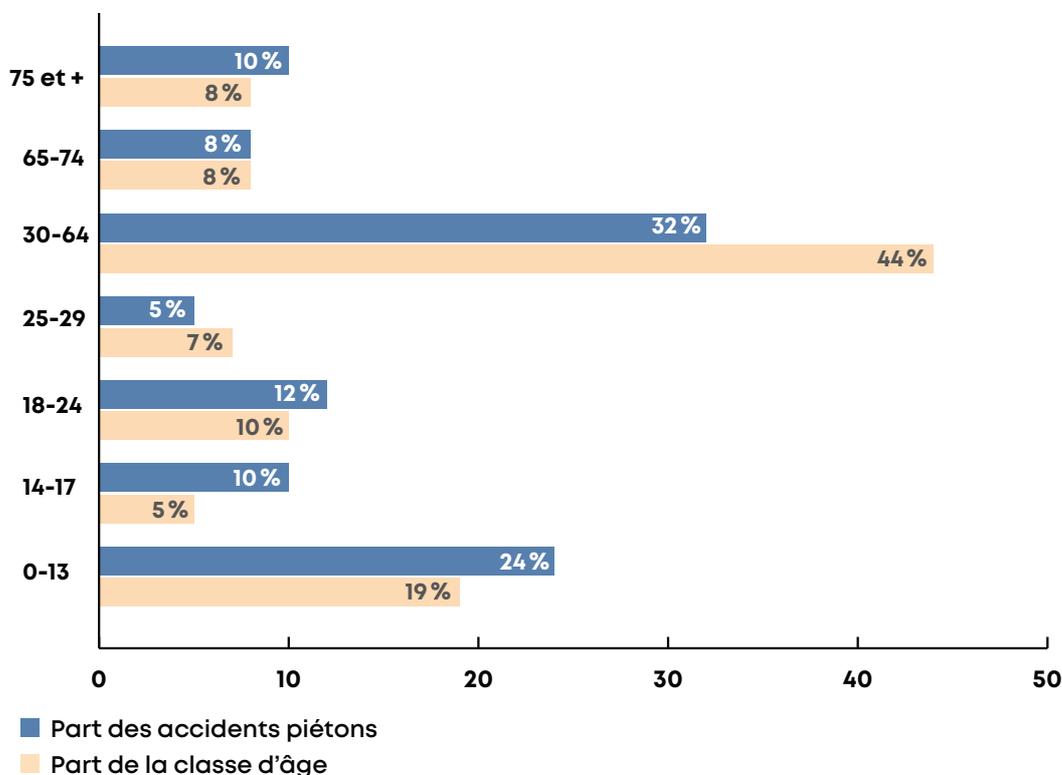
- Nord piétons
- Métropoles piétons
- Nord cyclistes
- Métropoles cyclistes

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

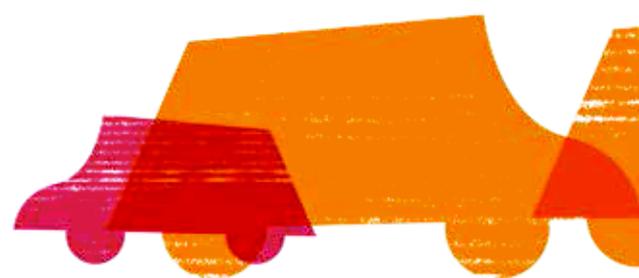
6. RELANCER LES INSPECTIONS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE DES ITINÉRAIRES

		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	1 228	2 049	59,9 %
	Métropoles	12 801	22 455	57 %
	France 2016	11 543	20 958	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	2049	40,4%
	Métropoles	9852	22455	43,9%
	France 2016	9624	20958	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

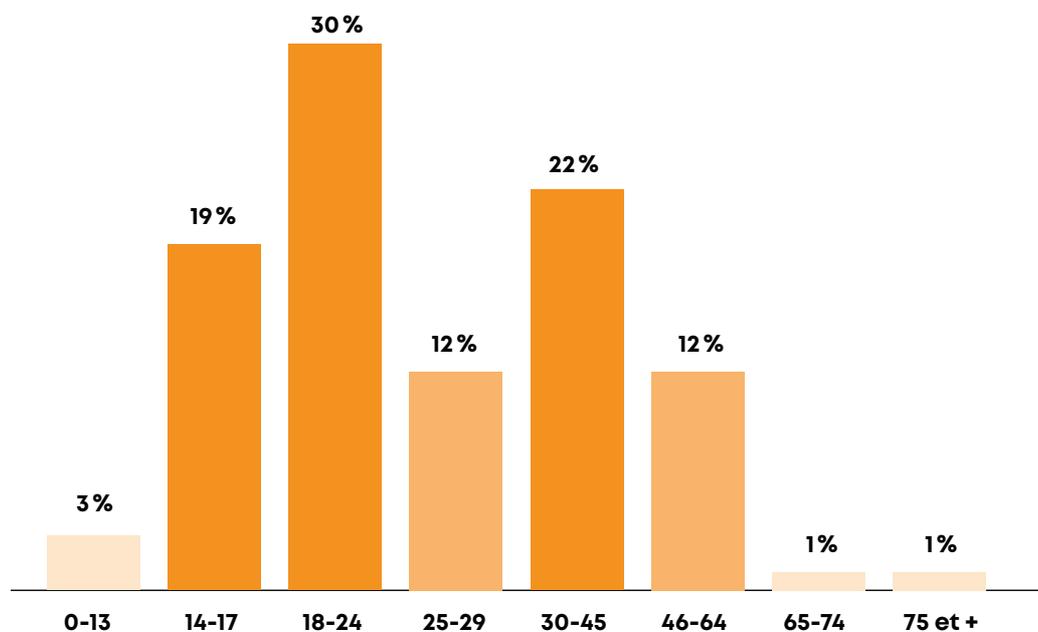
La forte mortalité des deux-roues motorisés s'explique par une exposition accrue aux risques car non « carrossés ». Cet enjeu aborde 2 type de véhicules :

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.

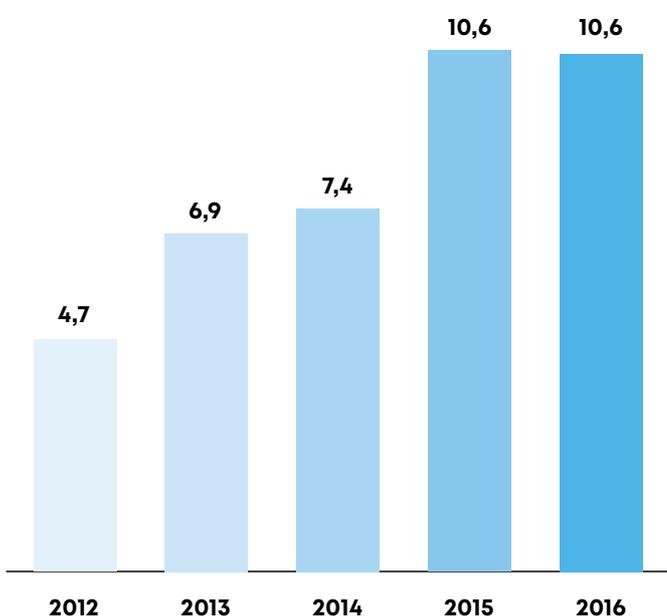


LES MOTOCYCLETTES > À 125CM³ (MOTOS LOURDES):

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)

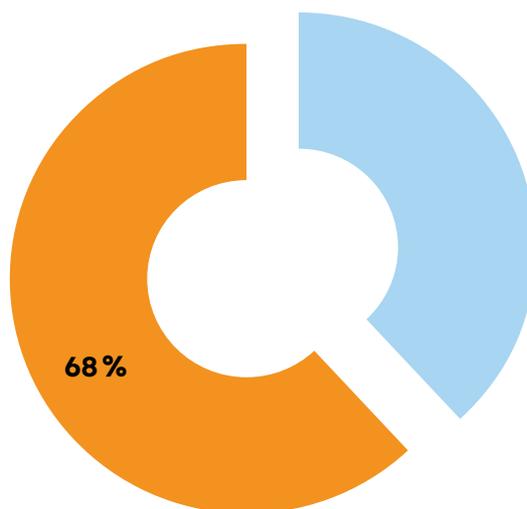


Les accidents sont moins nombreux mais plus graves. Les motos lourdes connaissent le taux de gravité le plus élevé (à l'exception des poids-lourds) de tous les moyens de locomotion. Ce taux a été multiplié par 2,3 en 5 ans. Il atteint près de 11 tués pour 100 accidents en 2016 contre 5 en 2012. Le facteur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

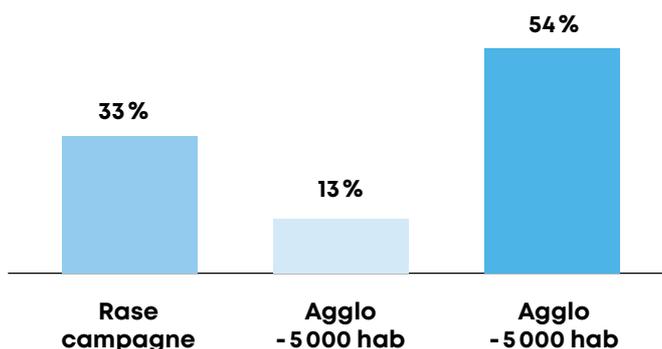
FOCUS

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

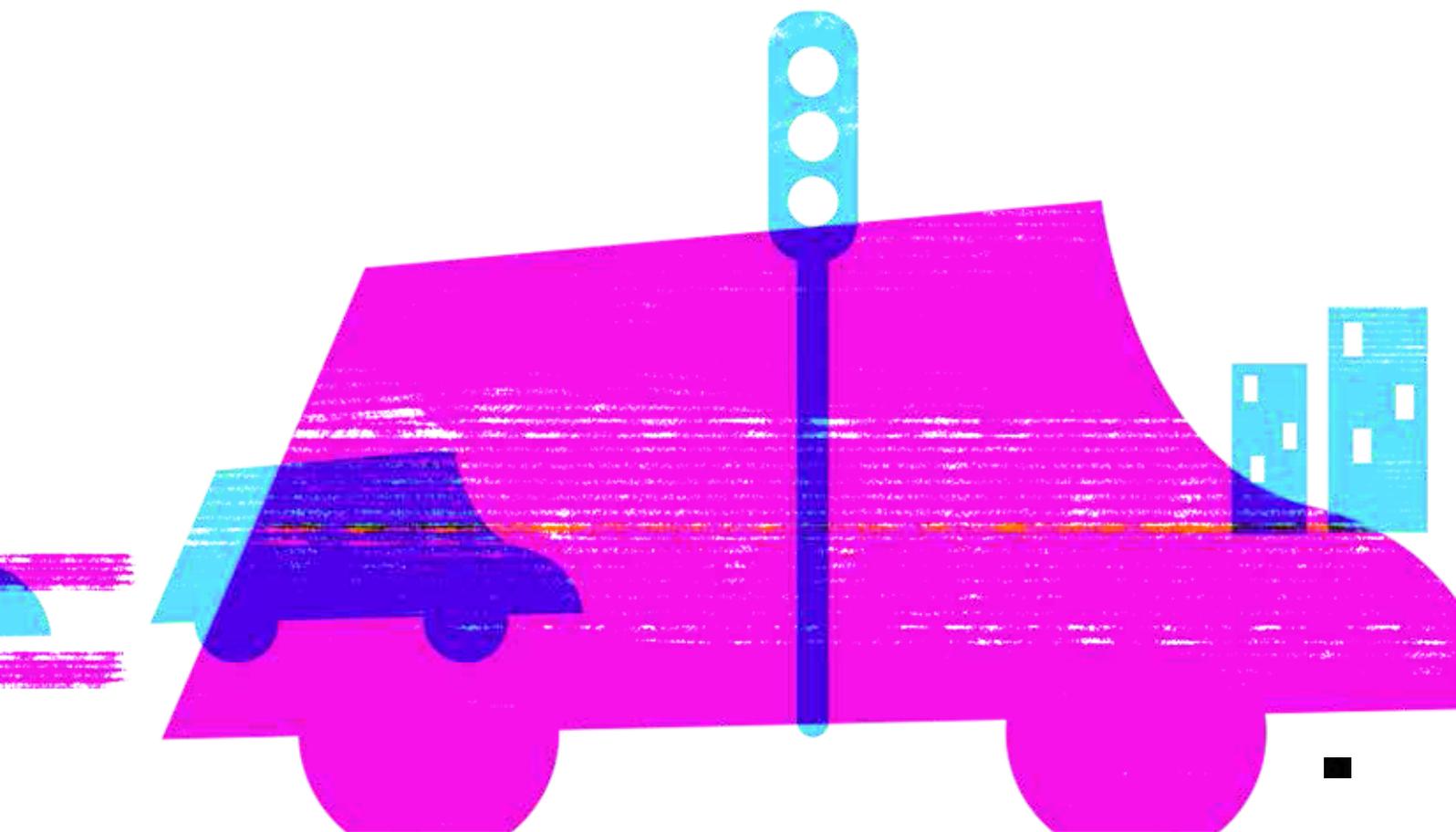
		ACTIONS			
		1. AMELIORER LA CONNAISSANCE	2. VIDÉO-VERBALISATION	3. ACTIONS DE SENSIBILISATION	4. DISTRACTEURS ET TRAVAIL
MISE EN PLACE	Description	Mieux connaître le syndrome « FOMO » (fear of missing out) : soit la peur de rater quelque chose, de ne pas être joignable à tout moment	Intensifier et améliorer 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

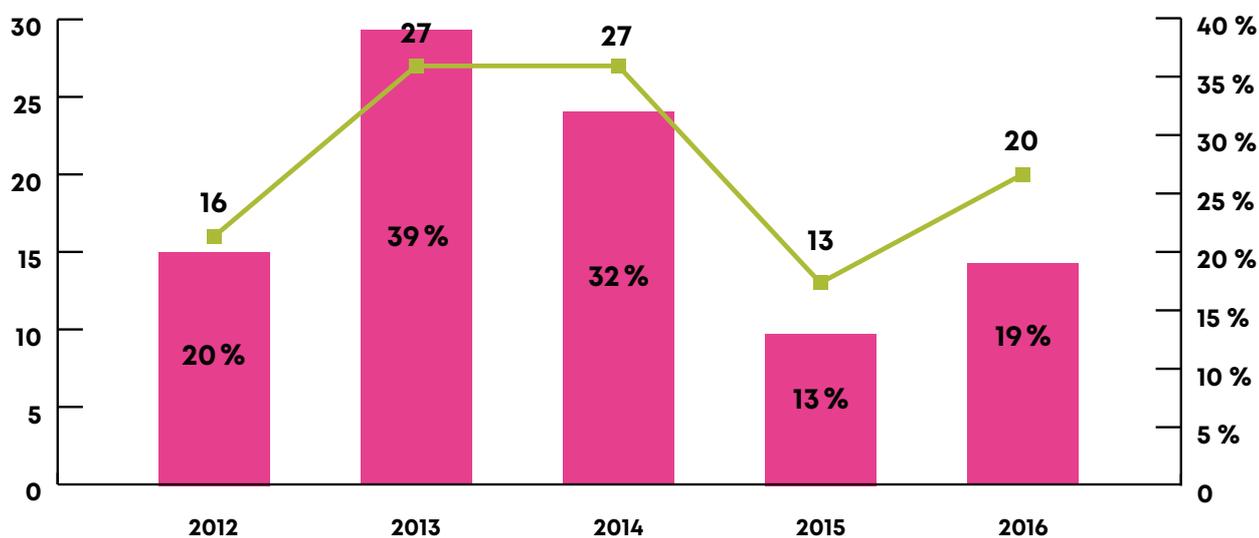
VITESSE



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.

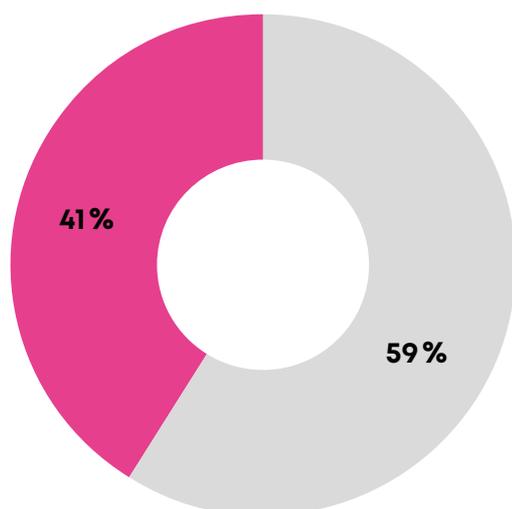
Nota: Faute de données suffisantes sur les causes présumées de l'ensemble des accidents corporels, il n'est présenté ici que des éléments sur les accidents mortels.

FOCUS

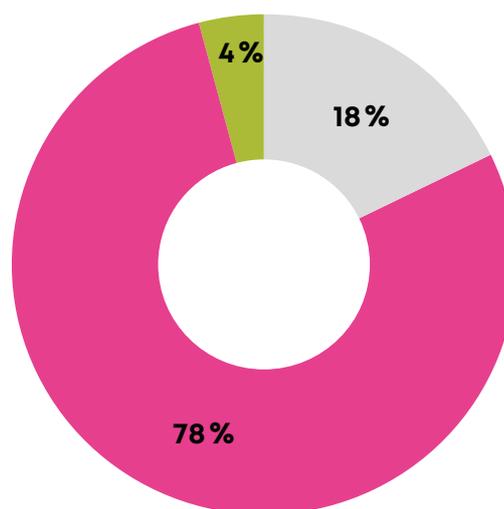
D'après une étude de l'ONISR portant sur les cinq dernières années, on remarque une baisse générale des vitesses pratiquées par l'ensemble des usagers. Néanmoins, la campagne 2016 de mesures de vitesses indique une augmentation de la vitesse moyenne des véhicules de tourisme sur les réseaux rapides (source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

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

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. PARMI 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

PRÉFET
DU NORD

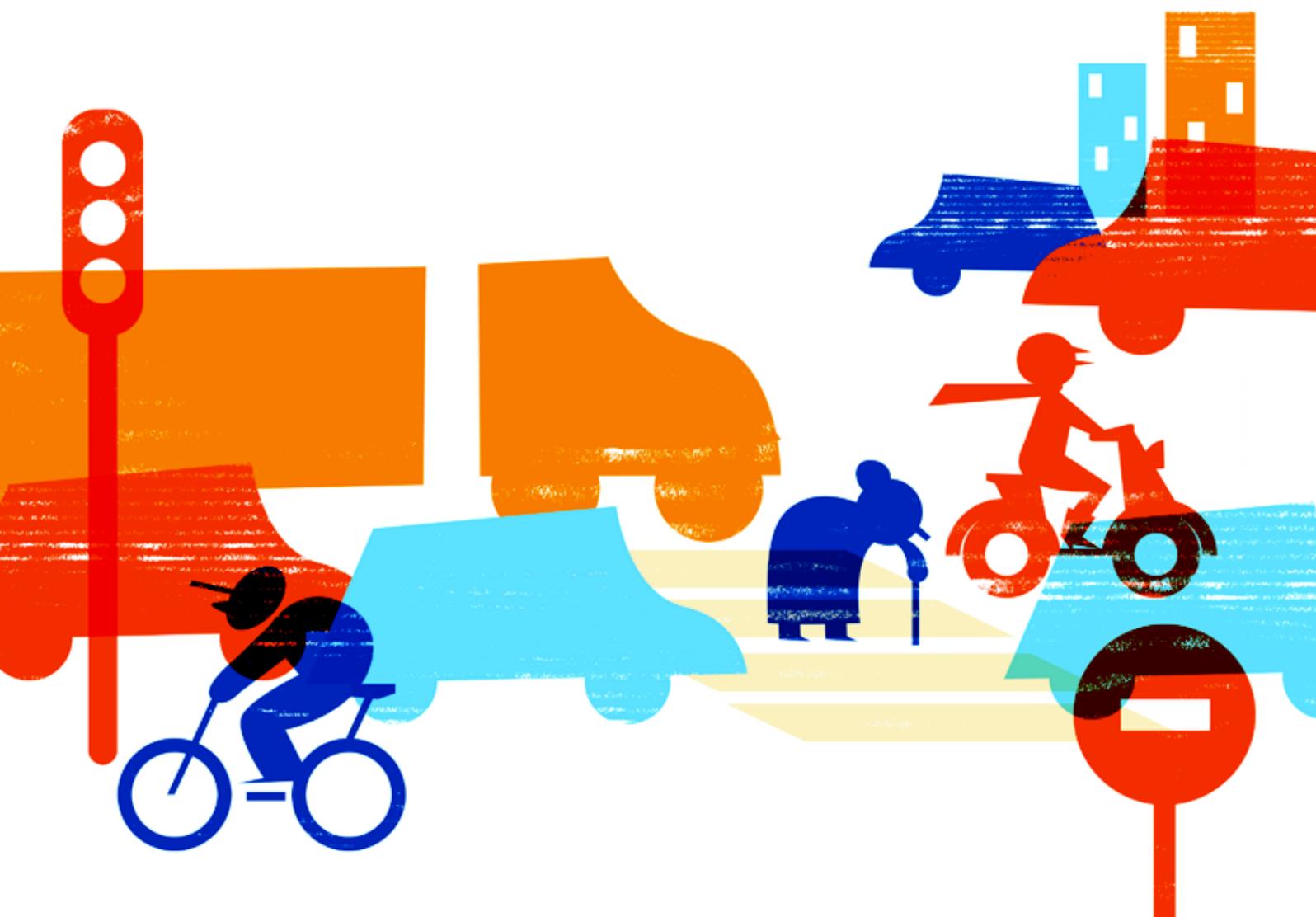
DOCUMENT GÉNÉRAL

D'ORIENTATIONS DU NORD

2018-2022



ANNEXE TECHNIQUE



SOMMAIRE

1. ÉTAT DES LIEUX DU DÉPARTEMENT	7
A. Le contexte local du département	8
A.1 Géographie.....	8
A.2 Population et démographie.....	8
A.3 Réseau routier.....	9
A.4 Parc de véhicules en circulation	9
B. L'accidentalité 2012-2016 et comparaison avec 2007-2011.....	10
B.1 Accidentalité corporelle du département	10
B.2 Évolution de l'accidentalité corporelle sur 2012-2016 et comparaison* avec la période 2007-2011	11
B.2.1 Période 2012-2016, Accidentalité	12
B.2.2 Période 2012-2016, Mortalité.....	13
B.3 Répartition des accidents corporels et des tués selon le mode sur la période 2012-2016	14
B.4 Répartition des accidents corporels et des tués selon la tranche d'âge période 2012-2016.....	15
B.4.1 Répartition des accidents corporels selon la tranche d'âge.....	15
B.4.2 Répartition des tués selon la tranche d'âge.....	15
B.5 Répartition des accidents corporels et des tués selon le milieu sur la période 2012-2016.....	16
B.6 Répartition des accidents corporels et mortels selon la catégorie de voie sur la période 2012-2016.....	16
B.7 Communes du département les plus accidentogènes sur la période 2012-2016	17
B.7.1 Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels.....	17
B.7.2 Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées	17
C. L'évaluation du DGO 2013-2017	18
2. MÉTHODE POUR CARACTÉRISER LES ENJEUX.....	20
3. LES FICHES ENJEU	22
A. Le risque professionnel	23
A.1 L'importance de l'enjeu risque professionnel (trajets liés au travail)	23
A.1.1 Analyse statistique de l'ensemble des accidents « Risque professionnel » selon le trajet (domicile-travail et/ou utilisation professionnelle)	25
A.1.2 Analyse statistique des accidents trajet utilisation professionnelle	26
A.1.3 Analyse statistique des accidents trajet domicile-travail.....	28
B. Conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants).....	31
B.1 L'alcool.....	31
B.1.1 L'importance de l'enjeu alcool	31
B.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool	33
B.2 Les stupéfiants	35
B.2.1 L'importance de l'enjeu stupéfiants	35
B.2.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants.....	37
C. Les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17 ans, 18-24 ans, 25-29 ans)	39
C.1 Les adolescents âgés de 14 à 17 ans	39
C.1.1 L'importance de l'enjeu « adolescents » âgés de 14 à 17 ans.....	39
C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans	41
C.2 Les jeunes âgés de 18 à 24 ans	43
C.2.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 18 à 24 ans.....	43
C.2.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans	44

C.3 Les jeunes âgés de 25 à 29 ans..... 45

C.3.1 L'importance de l'enjeu jeunes
âgés de 25 à 29 ans..... 45

C.3.2 Le panorama des accidents des jeunes
âgés de 25 à 29 ans47

D. Les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et plus)..... 48

D.1 Les seniors âgés de 65 à 74 ans..... 48

D.1.1 L'importance de l'enjeu « seniors »
âgés de 65 à 74 ans48

D.1.2 Le panorama des accidents des « seniors »
âgés de 65 à 74 ans50

D.2 Les seniors âgés de 75 ans et plus 51

D.2.1 L'importance de l'enjeu « seniors »
âgés de 75 ans et plus 51

D.2.2 Le panorama des accidents des « seniors »
âgés de 75 ans et plus 53

E. Le partage de la voirie (urbain / interurbain)..... 54

E.1 Les piétons..... 54

E.1.1 L'importance de l'enjeu piétons..... 54

E.1.2 Le panorama des accidents piétons..... 56

E.2 Les cyclistes en conflit agglomération et hors agglomération (sauf autoroute) 59

E.2.1 L'importance de l'enjeu cycliste 59

E.2.2 Le panorama des accidents de cyclistes
impliquant un tiers..... 61

F. Les deux-roues motorisés 64

F.1 L'importance de l'enjeu deux-roues motorisés 64

F.2 Le panorama de l'ensemble des accidents de deux-roues motorisés 66

F.3 Les cyclomoteurs et motos légères (125 inclus)67

F.3.1 Le panorama des accidents
de 2RM \leq à 125 cm³69

F.4 Les motocyclettes lourdes > à 125cm³..... 71

F.4.1 Le panorama des accidents impliquant une
moto lourde (> à 125)..... 73

G. Les distracteurs..... 75

G.1 L'importance de l'enjeu distracteurs.....75

G.1.1 Le panorama des accidents
liés aux distracteurs.....76

G.1.2 Le panorama des accidents
liés aux distracteurs77

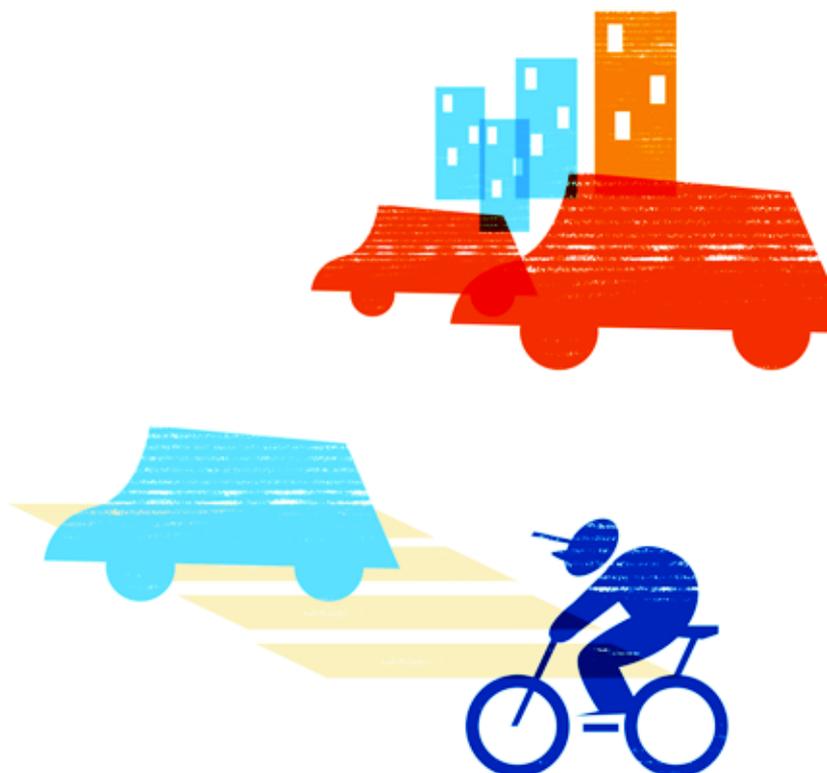
H. La vitesse 79

H.1 L'importance de l'enjeu vitesse79

H.2 Les Auteurs Présumés d'Accidents Mortels (APAM*).....79

H.3 Comparaison avec les départements Métropoles..... 80

Tableau des analyses statistiques-Départements référence les départements Métropoles..... 81



PRÉAMBULE

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

Chaque enjeu a été développé pour l'ensemble du territoire du département du Nord sur la période 2012-2016. Les comparaisons statistiques sont établies avec un groupe de 8 départements 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 composé 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. Ainsi, ces ressemblances favorisent et améliorent la fiabilité des comparaisons statistiques présentées dans ce document.

Cette annexe technique a été réalisée sous la direction rédactionnelle conjointe de la DDTM du Nord et de l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière du Nord(ODSR).



1.

ETAT DES
LIEUX DU
DÉPARTEMENT



A. LE CONTEXTE LOCAL DU DÉPARTEMENT

A.1 GÉOGRAPHIE

Le Nord est le département français comprenant les territoires les plus septentrionaux de la France, bordé par la Belgique au nord, et les départements du Pas de Calais à l'ouest, de l'Aisne et de la Somme au sud. La préfecture est Lille également plus grande ville du département. Le département bénéficie d'une situation géographique privilégiée au centre du triangle Paris-Londres-Bruxelles. D'une superficie de 5 743 km², il est composé de 6 arrondissements (Avesnes, Cambrai, Douai, Dunkerque, Lille et Valenciennes).

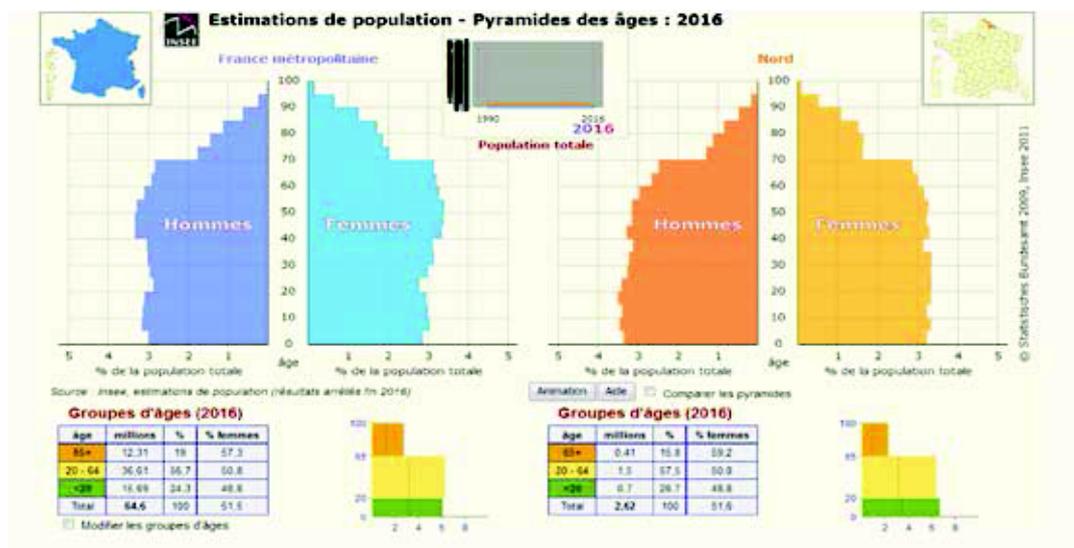
Avec le Pas-de-Calais, la Somme, l'Aisne et l'Oise, il constitue depuis 2016 la région Hauts-de-France.

A.2 POPULATION ET DÉMOGRAPHIE

Avec en 2016 2 603 473 habitants, le département est le plus peuplé du pays, porté par la métropole lilloise qui abrite presque la moitié de sa population. Fortement urbanisé, la densité de population est plus élevée que les autres départements de la Région Hauts-de-France.

	Nombre d'habitants	Densité (hab au km ²)	Part population département/France Région/France	Part population département/Région
Nord	2 595 500	452	4,0%	43,3%
Aisne	540 100	73	0,8%	9,0%
Oise	815 400	139	1,3%	13,6%
Pas-de-Calais	1 465 200	220	2,3%	24,5%
Somme	571 700	93	0,9%	9,5%
Région Hauts-de-France	5 987 900	188	9,3%	100,0%
France métropolitaine	64 513 242	119	100,0%	

Le Nord reste un département jeune. 27% des Nordistes ont moins de 20 ans contre 24% pour la France métropolitaine. Cependant, la part de la population seniors augmente dans le département.



A.3 RÉSEAU ROUTIER

Le réseau routier est un des plus dense du pays avec 15 973 km de routes.

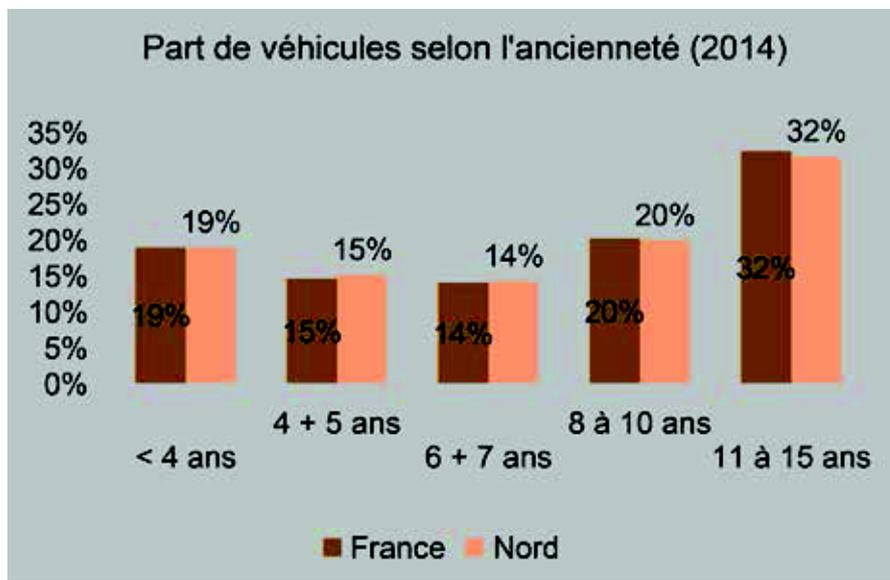
Réseau routier au 01/01/2016	Total (en km)
Autoroutes*	291
Routes nationales	89
Routes départementales	5257
Voies communales	10336

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

Le réseau du Nord occupe au niveau national le 17^{ème} rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur, et le 10^{ème} quant à sa densité avec 2,8 kilomètres par km² de territoire.

A.4 PARC DE VÉHICULES EN CIRCULATION

Le département totalise 1 243 798 véhicules en circulation (2014). Le parc est relativement ancien. 1 véhicule sur 3 est âgé entre 11 et 15 ans.



La répartition selon l'âge des véhicules est quasiment identique à celle observée en France métropolitaine.

B. L'ACCIDENTALITÉ 2012-2016 ET COMPARAISON AVEC 2007-2011

B.1 ACCIDENTALITÉ CORPORELLE DU DÉPARTEMENT

	Accidents Corporels	Personnes tuées	Personnes blessées	dont Hospitalisées
2007	2655	103	3405	1439
2008	2621	99	3339	1356
2009	2245	109	2795	1055
2010	1843	85	2237	850
2011	1933	81	2344	911
2007-2011	11297	477	14120	5611

Evolution de 2007 à 2011	-27%	-21%	-31%	-37%
---------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

2012	1862	81	2295	993
2013	1547	69	1950	844
2014	1381	85	1728	918
2015	1321	102	1602	993
2016	1181	107	1364	834
2012-2016	7292	444	8939	4582

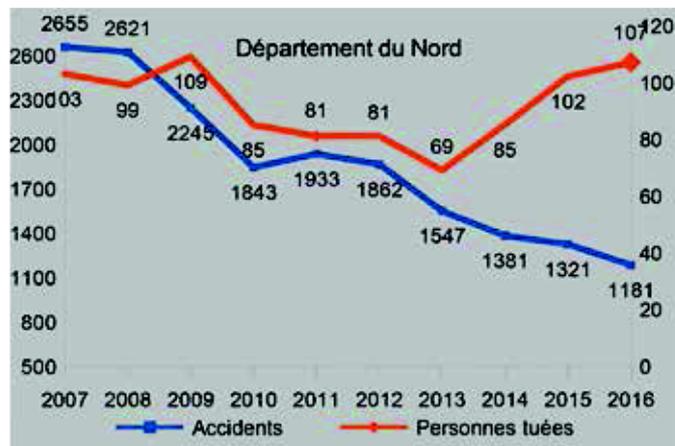
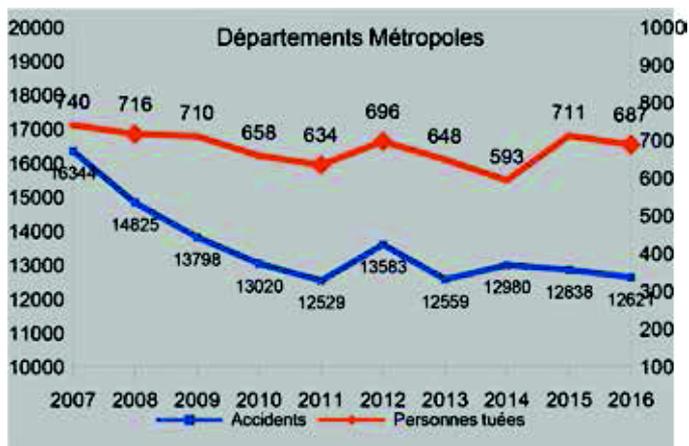
Evolution de 2012 à 2016	-37%	+32%	-41%	-16%
---------------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------

Le nombre de tués augmente de 32% entre l'année 2012 et l'année 2016 alors qu'il avait baissé de 21% entre l'année 2007 et l'année 2011. L'augmentation de 32% des tués en 2012-2016 est causée par une surmortalité lors des années 2015 et 2016 avec plus de 100 tués par an.

Les 2 indicateurs « Accidents corporels », « personnes blessées » connaissent une baisse significative déjà observée en 2007-2011 de l'ordre de 30% et qui s'accroît en 2012-2016 avec une diminution de 40%.

Le nombre de blessés hospitalisés baissent avec toutefois un ralentissement observé en 2012-2016 (-16% contre -37% en 2007-2011).

B.2 ÉVOLUTION DE L'ACCIDENTALITÉ CORPORELLE SUR 2012-2016 ET COMPARAISON* AVEC LA PÉRIODE 2007-2011



Sur la période 2012-2016, le département du Nord enregistre une baisse continue du nombre d'accidents corporels de 1862 en 2012 à 1181 en 2016. Parallèlement, la tendance générale de la mortalité du département du Nord est orientée à la hausse sur les 3 dernières années (pic en 2016 avec 107 tués). Après le creux de 2013 (69 tués), il est observé 2 années consécutives de forte hausse de la mortalité; L'évolution augmente de près de 50% sur 2 ans entre 2013 et 2015 (85 tués en 2014 et 102 tués en 2015). Le nombre de tués atteint 107 décès en 2016.

A titre comparatif, entre 2007 et 2011, le Nord enregistre un recul de l'accidentalité de 27% et de la mortalité de 21%.

Le recul des 2 indicateurs est observé également dans les départements similaires avec une évolution en baisse de 23,3% d'accidents et de 14,3% de tués.

Entre 2012-2016 l'accidentalité baisse dans le département de 37% alors que la mortalité progresse de 32%. La famille du département du Nord connaît un recul de l'accidentalité et de la mortalité respectivement de 7,1% et 1,3%.

Le Nord présente une accidentalité plus faible et une mortalité plus forte que celles des départements similaires appelés « Départements Métropoles ».

Une expertise est envisagée auprès de la DSR pour analyser l'évolution du nombre de blessés et des tués.

La décorelation entre les deux courbes pourrait être analysée pour déceler les publics qui subissent une surmortalité ou les biais statistiques.

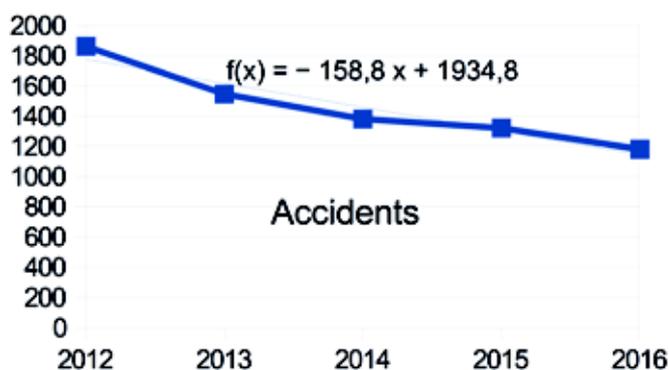
*L'accidentalité globale est comparée entre le département du Nord et des départements similaires identifiés par l'ONISR qui constituent le groupe appelé « Départements Métropoles » (Pas de Calais., Rhône, Isère, Bouches du Rhône, Haute Garonne, Gironde, Loire Atlantique et Seine Maritime).

L'approfondissement statistique développé ci-dessous consiste à déterminer la tendance annuelle sur une période. Cette analyse plus fine, permet de prendre en compte l'ensemble des variations entre la première et la cinquième année.

B.2.1 Période 2012-2016, Accidentalité

Pour le Nord : -158,8/1458,4, soit une moyenne de 159 accidents de moins par an sur cette période.

Nord	Accidents
2012	1862
2013	1547
2014	1381
2015	1321
2016	1181
Moyenne 2012-2016	1458,4
Résultat tendance annuelle	-10,9%

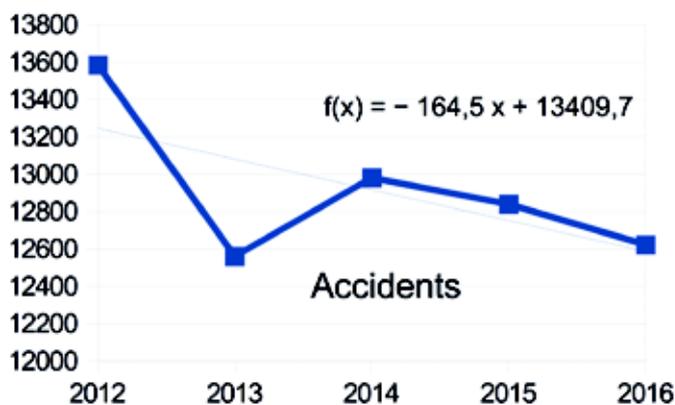


Croissance linéaire annuelle

Moyenne des accidents corporels sur 2012-2016

Pour les départements Métropoles : -164,5/12916,2, soit une moyenne de 164 accidents de moins par an sur cette période.

Départements Métropoles	Accidents
2012	13583
2013	12559
2014	12980
2015	12838
2016	12621
Moyenne 2012-2016	12916,2
Résultat tendance annuelle	-1,3%

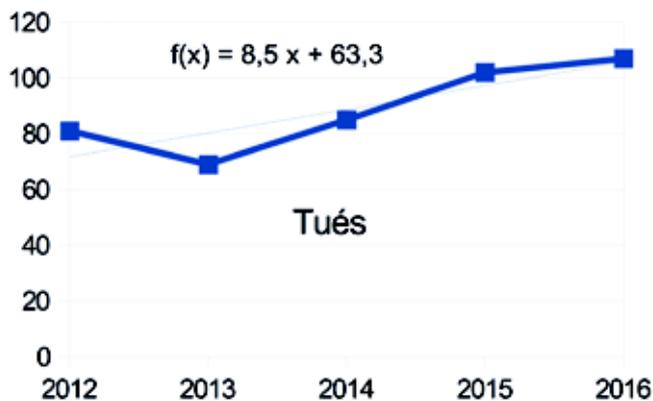


L'accidentalité recule de 10,9% dans le département du Nord contre une baisse de -1,3% pour les départements similaires.

B.2.2 Période 2012-2016, Mortalité

Pour le Nord : 8,5/88,8, soit une moyenne de 8,5 tués de plus par an sur cette période.

Nord	Tués
2012	81
2013	69
2014	85
2015	102
2016	107
Moyenne 2012-2016	88,8
Résultat	+9,6%

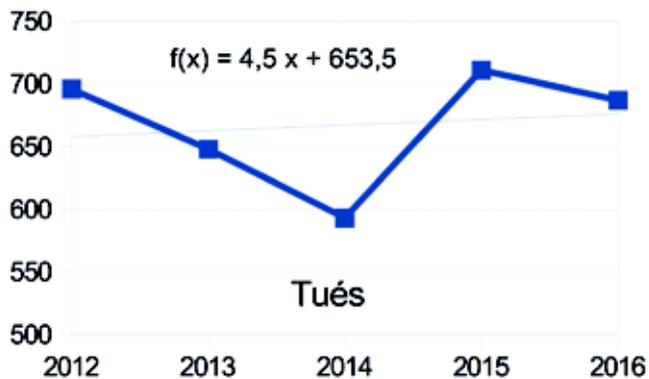


Croissance linéaire annuelle

Moyenne des accidents corporels sur 2012-2016

Pour les départements Métropoles : 4,5/667, soit une moyenne de 4,5 tués de plus par an sur cette période.

Départements Métropoles	Tués
2012	696
2013	648
2014	593
2015	711
2016	687
Moyenne 2012-2016	667
Résultat tendance annuelle	+0,7%



La mortalité augmente de 9,6% dans le département du Nord contre 0,7% dans les départements similaires.

B.3 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LE MODE SUR LA PÉRIODE 2012-2016

Période 2012-2016		Nbre d'accidents corporels impliquant au moins un							Ensemble
		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	
Nord	Nbre d'accidents corporels	2027	628	979	1079	6421	419	238	7292
	%	28%	9%	13%	15%	88%	6%	3%	> à 100%*

Période 2012-2016		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	Ensemble
Nord	Nbre de personnes tuées	96	27	27	73	211	5	5	444
	%	22%	6%	6%	16%	48%	1%	1%	100%

Les accidents impliquant au moins un piéton et les accidents impliquant au moins une moto sont proportionnellement les plus graves. 22% et 16% des décédés sont des piétons et des motocyclistes, alors qu'ils ne sont présents que dans respectivement 28% et 15% des accidents corporels.

Période 2012-2016		Nbre d'accidents corporels impliquant au moins un							Ensemble
		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	
Famille du Nord	Nbre d'accidents corporels	13674	4978	13561	16600	68885	4717	1758	64581
	%	21%	8%	21%	26%	107%	7%	3%	> à 100%*

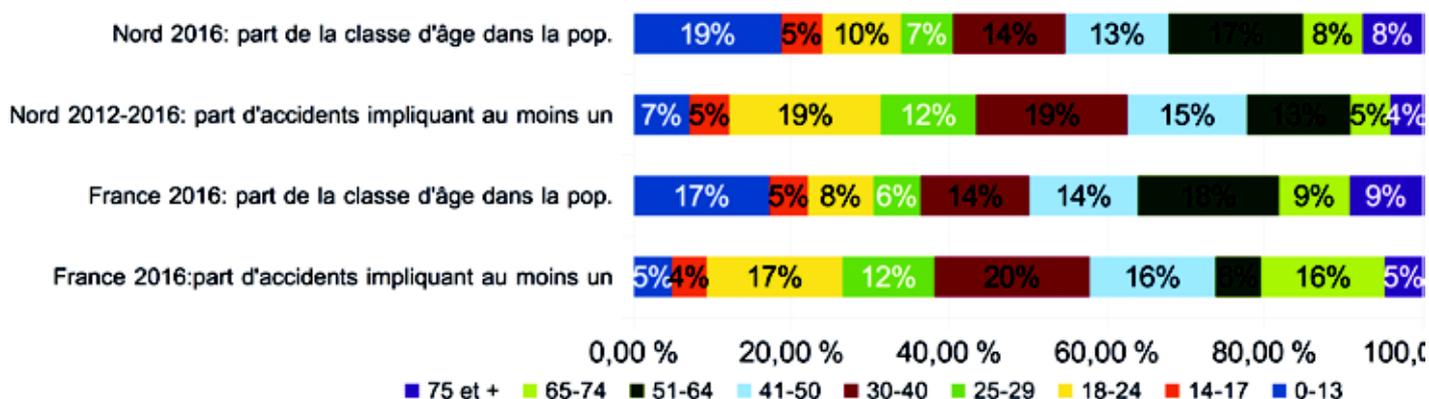
Période 2012-2016		Piéton	Cycle	Cyclo	Moto	VL	PL	Autres	Ensemble
Famille du Nord	Nbre de personnes tuées	543	157	171	689	1635	88	52	3335
	%	16%	5%	5%	21%	49%	3%	2%	100%

La part de tués motocyclistes est plus élevée que pour le Nord (21% contre 16%) mais avec une part d'accidents plus importante (26% des accidents impliquent une moto contre 15%). La problématique piétons est moins marquée que dans le département du Nord qui connaît plus d'accidents et plus de tués en proportion.

* 1 accident peut impliquer plusieurs usagers.

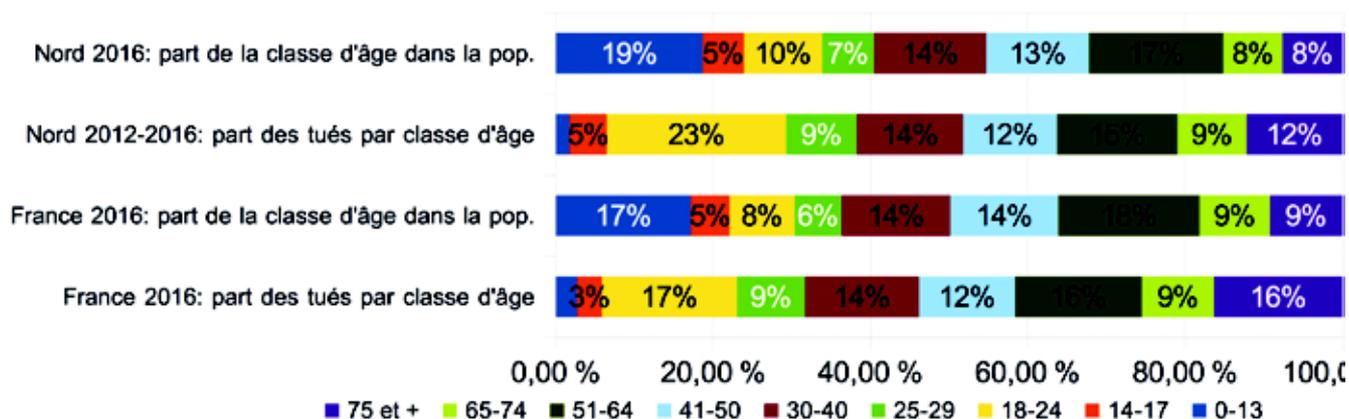
B.4 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LA TRANCHE D'ÂGE PÉRIODE 2012-2016

B.4.1 Répartition des accidents corporels selon la tranche d'âge (comparatif avec la France métropolitaine)



Les tranches d'âge 18-24 ans et 30-40 ans se distinguent. Elles représentent chacune près de 20% des usagers impliqués selon leur tranche d'âge. Les 18-24 ans sont les plus vulnérables au risque routier. Ils sont présents dans 19% des accidents corporels alors qu'ils ne représentent que 10% de la population du département.

B.4.2 Répartition des tués selon la tranche d'âge (comparatif avec la France métropolitaine)



Par rapport à la composition de sa population, le département du Nord enregistre une sur-mortalité dans les classes d'âges jeunes 14-29 ans (36% des tués pour 17% des effectifs) et seniors 65 ans et + (21% des tués pour 16% des effectifs) supérieure aux chiffres nationaux.

Les 18-24 ans sont les plus touchés par la mortalité routière. Ils représentent 23% des tués alors qu'ils ne représentent que 10% de la population du département.

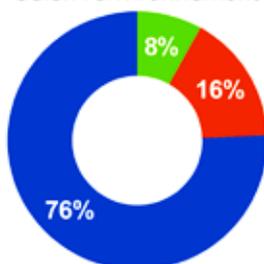
Toutefois, avec 34 tués par million d'habitants, le département se classe à la seconde place en France métropolitaine (hors départements Île-de-France).

B.5 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET DES TUÉS SELON LE MILIEU (AGGLOMÉRATION OU HORS AGGLOMÉRATION) SUR LA PÉRIODE 2012-2016

	En agglomération	Hors aggro (sauf autoroute)	Autoroute	Total
Accidents corporels (2012-2016)	5531	1189	592	7292
%	76%	16%	8%	100%
Tués (2012-2016)	212	174	58	444
%	48%	39%	13%	100%

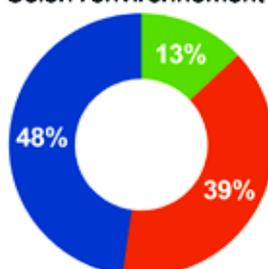
Répartition des accidents corporels

Selon l'environnement



Répartition des tués

Selon l'environnement



- En agglomération
- Hors aggro et hors autoroute
- Autoroute

Sur la période 2012-2016, dans le département du Nord, le milieu urbain recense plus de 3 accidents sur 4.

L'addition des 39% et 13% de tués en rase campagne et sur autoroute, soit 52%, donne une mortalité routière partagée avec les 48% restants en milieu urbain.

Hors agglomération la gravité s'accroît. 39% des tués le sont dans des accidents qui ne représentent que 16% des accidents corporels.

B.6 RÉPARTITION DES ACCIDENTS CORPORELS ET MORTELS SELON LA CATÉGORIE DE VOIE SUR LA PÉRIODE 2012-2016

	Autoroute	RN	RD	VC
Accidents corporels (2012-2016)	592	175	2190	4482
Accidents mortels (2012-2016)	52	21	235	114
Linéaire (km)	291	89	5257	10336

Le département du Nord enregistre le plus grand nombre d'accidents corporels sur le réseau communal puis le réseau départemental, les autoroutes et enfin le réseau national. Toutefois, la densité d'accidents corporels (nombre d'accidents corporels / kilomètres de voie) est la plus importante sur le réseau autoroutier, puis le réseau national, le réseau communal et (très proche) le réseau départemental.

Le département du Nord enregistre le plus grand nombre d'accidents mortels sur le réseau départemental, puis le réseau communal, le réseau autoroutier et enfin le réseau national. La densité d'accidents mortels est la plus importante sur le réseau national, puis le réseau autoroutier, le réseau départemental et le réseau communal.

B.7 COMMUNES DU DÉPARTEMENT LES PLUS ACCIDENTOGÈNES SUR LA PÉRIODE 2012-2016

B.7.1 Les 10 communes les plus accidentogènes en terme d'accidents corporels

	Nombre d'accidents corporels	Part acc. corp. Du dpt	Nombre d'accidents mortels	Part acc. mortel du dpt	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
LILLE	861	12%	20	5%	238 381	9%
ROUBAIX	747	10%	12	3%	96 196	4%
TOURCOING	313	4%	5	1%	95 965	4%
DUNKERQUE	197	3%	10	2%	90 721	3%
VALENCIENNES	191	3%	5	1%	44 684	2%
VILLENEUVE-D'ASCQ	190	3%	7	2%	63 732	2%
WATTRELOS	184	3%	1	0%	41 580	2%
MARCQ-EN-BAROEUL	153	2%	9	2%	40 246	2%
WASQUEHAL	146	2%	4	1%	21 583	1%
ARMENTIERES	118	2%	1	0%	25 746	1%

8 communes sur les 10 présentes dans ce tableau sont situées dans la zone de la Métropole Européenne de Lille. Ce territoire est aussi le plus peuplé et le plus important en terme de trafic. Il porte 40% de l'accidentalité globale du département.

B.7.2 Les 10 communes les plus accidentogènes en termes de personnes tuées

2012-2016	Total des tués	Part pers. tuées du dpt	Nombre d'habitants	Part de la population du dépt. (%)
LILLE	20	5%	238 381	9%
DUNKERQUE	12	3%	90 721	3%
ROUBAIX	12	3%	96 196	4%
MARCQ-EN-BAROEUL	9	2%	40 246	2%
LOON-PLAGE	7	2%	6344	0,2%
RAISMES	7	2%	12 758	0,5%
VILLENEUVE-D'ASCQ	7	2%	63 732	2%
COUDEKERQUE-BRANCHE	5	1%	22 062	1%
MAUBEUGE	5	1%	30 722	1%
TOURCOING	5	1%	95 965	4%
VALENCIENNES	5	1%	44 684	2%

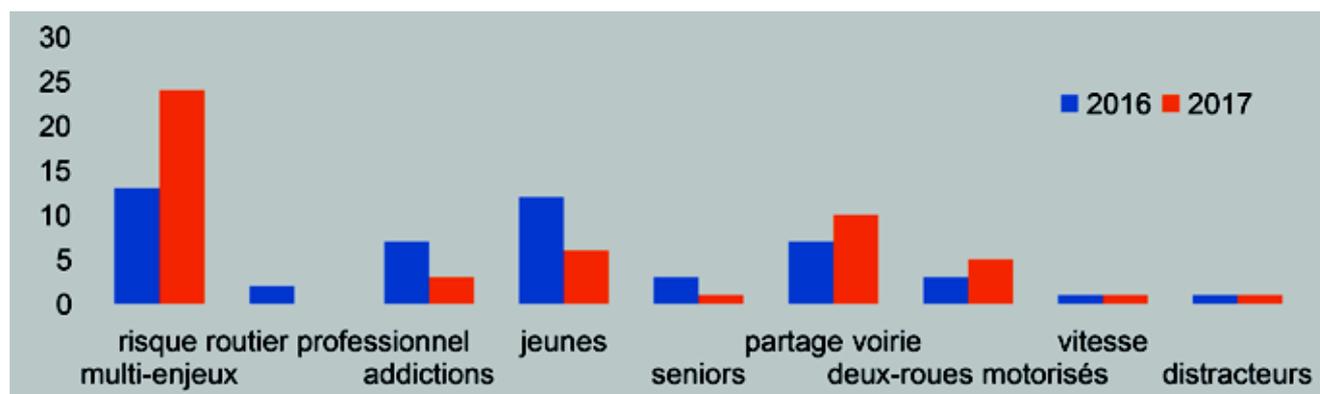
3 agglomérations se distinguent avec plus de 10 tués par an. A l'exception de la ville de Roubaix, ce bilan est à relativiser par rapport aux décès localisés sur les autoroutes situées sur leur territoire.

C. L'ÉVALUATION DU DGO 2013-2017

Telles que les orientations d'actions ont été formulées dans le précédent DGO, les services sont dans l'incapacité d'évaluer de façon précise les actions conduites.

Néanmoins, de nombreuses actions ont été menées dans le cadre des appels à projets du Plan Départemental d'Actions de Sécurité Routière avec une montée en puissance en 2017 du nombre d'actions (+ 40 %).

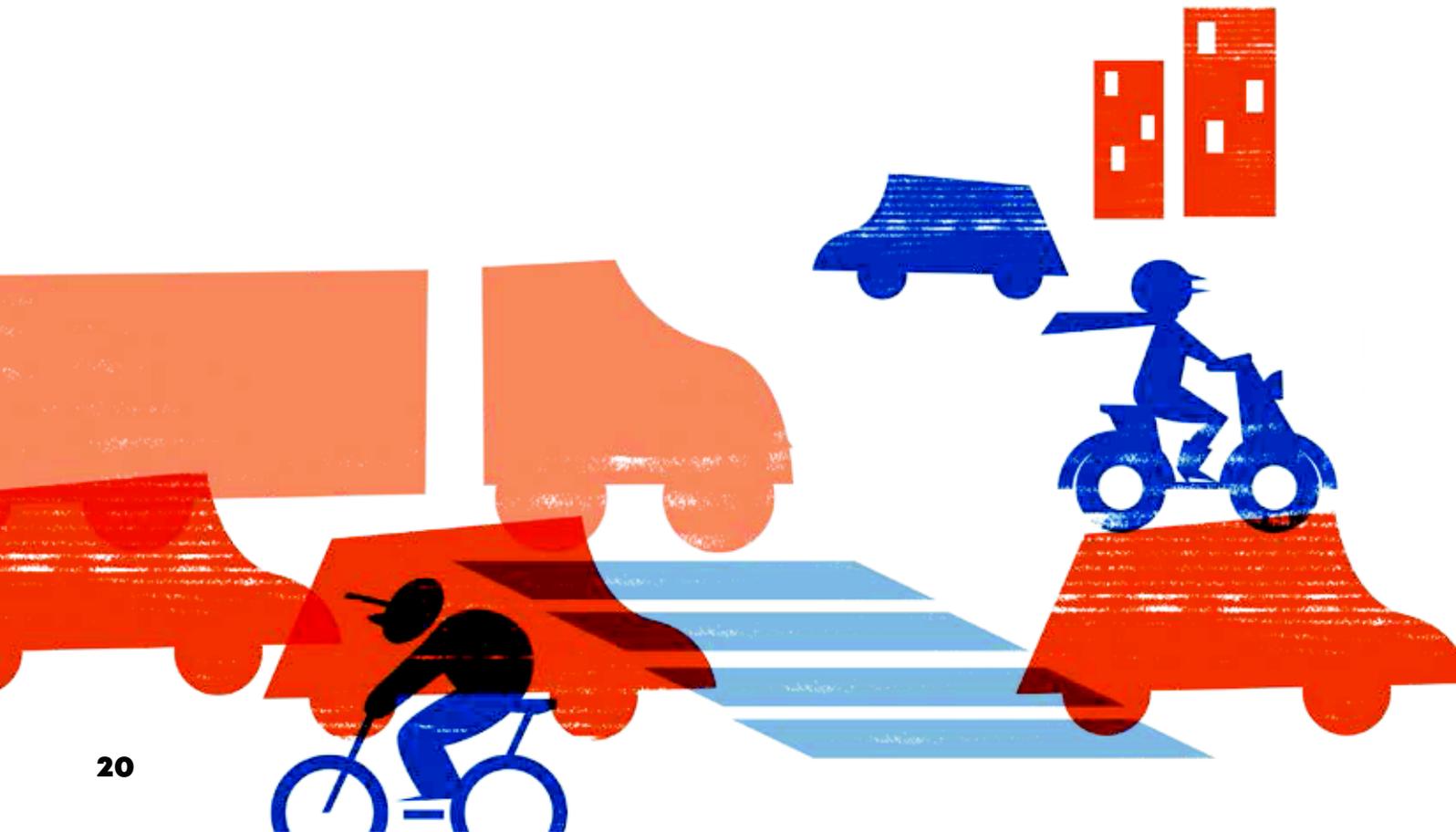
NOMBRE DE DOSSIERS RETENUS PAR ENJEU



Une moyenne de 50 projets ont été retenus en 2016 et 2017. Tous les enjeux ont été traités, le plus souvent de manière transversale. En effet, la plus grande partie des actions menées abordent plusieurs enjeux en même temps.

2.

MÉTHODE POUR CARACTÉRISER LES ENJEUX



LA CARACTÉRISATION DES ENJEUX SE FAIT EN TROIS ÉTAPES

1. la détermination de l'importance de l'enjeu dans le département à partir de l'accidentalité et de la mortalité de la population considérée,
2. la réalisation d'un panorama pour les enjeux susceptibles d'être retenus dans le cadre du DGO (importance statistique ou politique),
3. la mise en place d'indicateurs de suivi de chaque enjeu.

L'IMPORTANCE DE CHAQUE ENJEU

Un enjeu peut être :

■ **absolu**, c'est-à-dire important par rapport aux autres enjeux du département,

■ **relatif**, c'est-à-dire important comparativement à une référence plus large, par exemple la famille de départements de même profil (cf. le chapitre 3.2.2 du guide).

■ Ces deux qualités doivent être étudiées.

Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif	
		importance	robustesse
Effectif très faible en nombre ou %	non		
≥ 20 % des accidents du département	oui (attention, cela peut faire peu)		
≥ 15 tués/an dans le département	oui		
Écart positif > 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	
Écart positif < 5 points entre % du département (D) et % de la famille (F)		oui	test analyse thématique significatifs (TS ou S)
		non	test analyse thématique non significatifs (NS)

■ **Nb**: le test d'analyse thématique ne s'applique qu'aux accidents, il ne faut pas l'employer pour les victimes.

■ Ces seuils proposés sont donnés à dire d'expert. Ils sont indicatifs.

■ Il est toutefois recommandé de les utiliser, ne serait-ce que pour une homogénéisation nationale de détermination des enjeux.

3.

LES FICHES ENJEU



CES FICHES CONSTITUENT DES AIDES À LA RÉALISATION DE L'ÉTUDE D'ENJEU.

Les fiches enjeu traitent les sujets essentiels et sont adaptées au contexte local.

L'utilisation par les départements d'une même famille d'indicateurs standardisés, permet d'identifier les départements qui présentent les évolutions les plus favorables sur chaque enjeu.

Chaque enjeu est comparé sur 5 ans (période 2012-2016) entre le département du Nord et les départements similaires identifiés par l'ONISR qui constituent le groupe appelé «**■** Départements Métropoles». Le volume de chiffre et le territoire étant plus vaste, le comparatif statistique avec la France métropolitaine se fait sur la seule année **■**

Au terme du DGO 2018-2022, il serait ainsi possible de mettre en relation les préfetures d'une même famille pour reproduire les actions les plus efficaces là où cela s'avérerait utile.

LES FICHES SONT PRÉSENTÉES DANS L'ORDRE SUIVANT :

Enjeux impératifs

- A.** risque routier professionnel
- B.** conduite après usage de substances psychoactives (alcool, stupéfiants)
- C.** les jeunes, divisés en 3 classes d'âge (14-17ans, 18-24 ans, 25-29 ans)
- D.** les seniors, divisés en deux classes d'âges (65-74 ans et 75 ans et +)

Enjeux supplémentaires choisis

- E.** le partage de la voirie (urbain / interurbain)
- F.** les deux-roues motorisés
- G.** les distracteurs
- H.** la vitesse



A. LE RISQUE PROFESSIONNEL

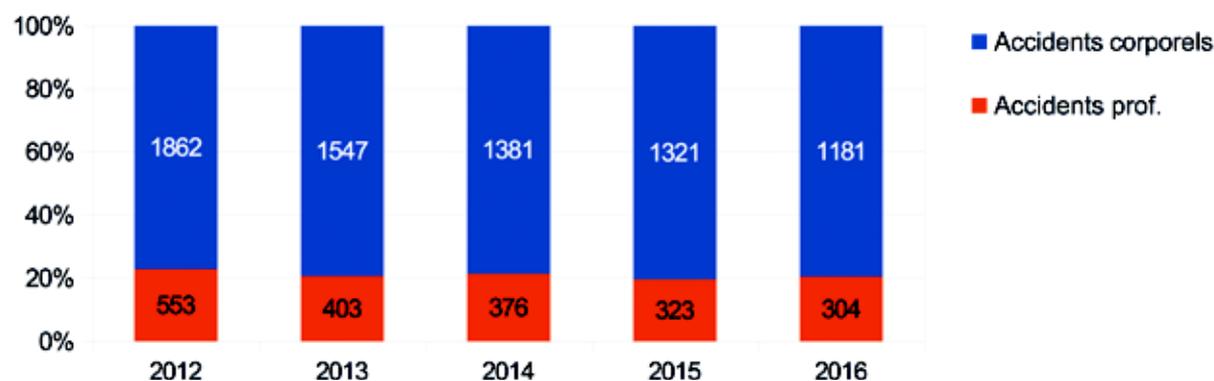
Le risque routier professionnel est la première cause de décès au travail. Il se décompose en deux risques distincts :

- le risque « trajet professionnel », qui est un déplacement dans le cadre de l'activité professionnelle,
- le risque « trajet domicile-travail », qui est un déplacement entre le domicile et le travail.

A.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU RISQUE PROFESSIONNEL (TRAJETS LIÉS AU TRAVAIL)

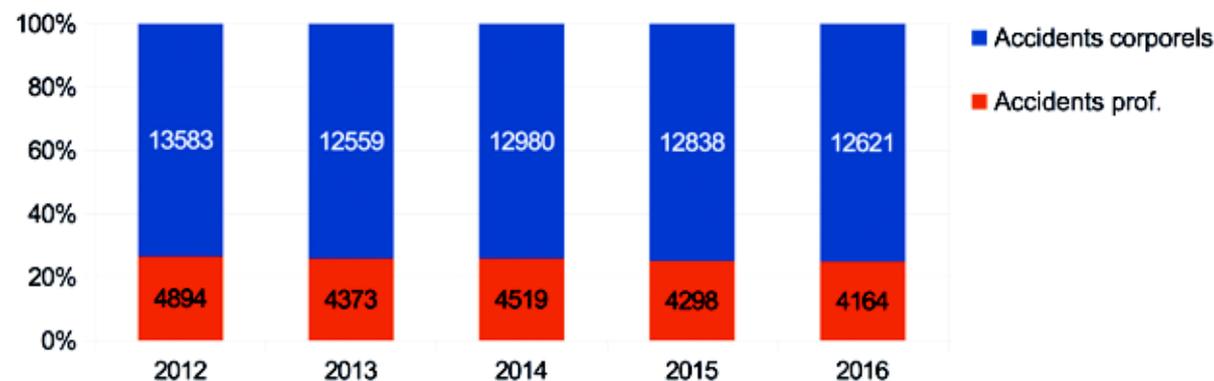
Part des accidents trajet risque professionnel par rapport aux accidents corporels du département Nord

ACCIDENTS PROFESSIONNELS NORD



Part des accidents trajet risque professionnel par rapport aux accidents corporels départements Métropoles

ACCIDENTS PROFESSIONNELS MÉTROPOLIS



Sur la période 2012-2016, l'évolution et la part des accidents liés au risque professionnel du département du Nord connaissent une baisse supérieure à celle observées dans les départements Métropoles.

*Pour une plus grande précision statistique, les ratios sont calculés sur l'ensemble des accidents avec le champ trajet de l'utilisateur renseigné. Cet ensemble constitue le groupe des accidents à trajet connus.

**A.1.1 Analyse statistique de l'ensemble des accidents
« Risque professionnel » selon le trajet (domicile-travail
et/ou utilisation professionnelle).**

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%

Les indicateurs liés aux déplacements relatifs au travail intitulé « risque professionnel » sont dans le département Nord inférieurs à ceux des départements Métropoles et de la France métropolitaine. Toutefois, la part élevée des accidents corporels (37,8%) et la part de tués (150/444 ; + de 20% du total des tués) signifie que cette thématique représente 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	oui	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Metropole		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropole		non

L'ensemble des trajets liés au travail représentent un enjeu absolu aussi bien en terme d'accidentalité qu'en terme de mortalité.

Nota : La suite de l'analyse observe séparément les 2 sous-thématiques trajet « utilisation professionnelle » et « domicile travail ».

L'agrégation des chiffres de chaque sous-thématique ne correspond pas aux chiffres de l'ensemble « Risque Professionnel », car un accident peut être comptabilisé plusieurs fois par le fait qu'un accident peut impliquer plusieurs conducteurs différents selon leur trajet.

A.1.2 Analyse statistique des accidents trajet utilisation professionnelle

Période 2012-2016		Accidents Trajet pro.	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Accidents corporels	Nord	884	1959	45,1%
	Métropoles	10196	22 248	45,8%

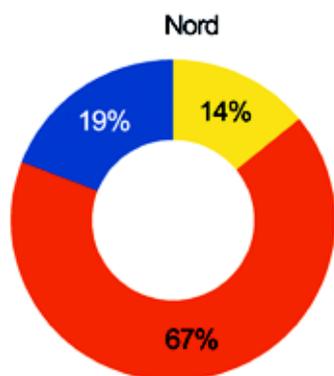
Sur le total des accidents à trajet connu, les accidents avec au moins un conducteur en utilisation professionnelle sont de proportion semblable dans le Nord et dans les départements Métropoles.

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.

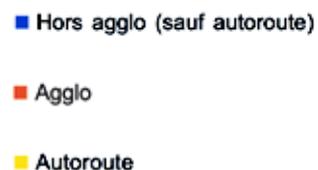
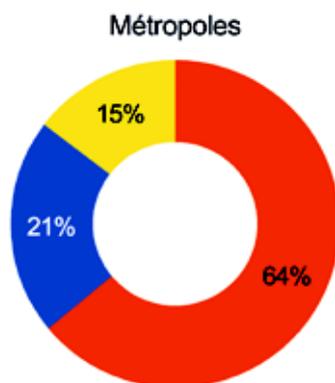
Panorama des accidents liés au trajet professionnel

a. selon le milieu

Trajet utilisation professionnelle

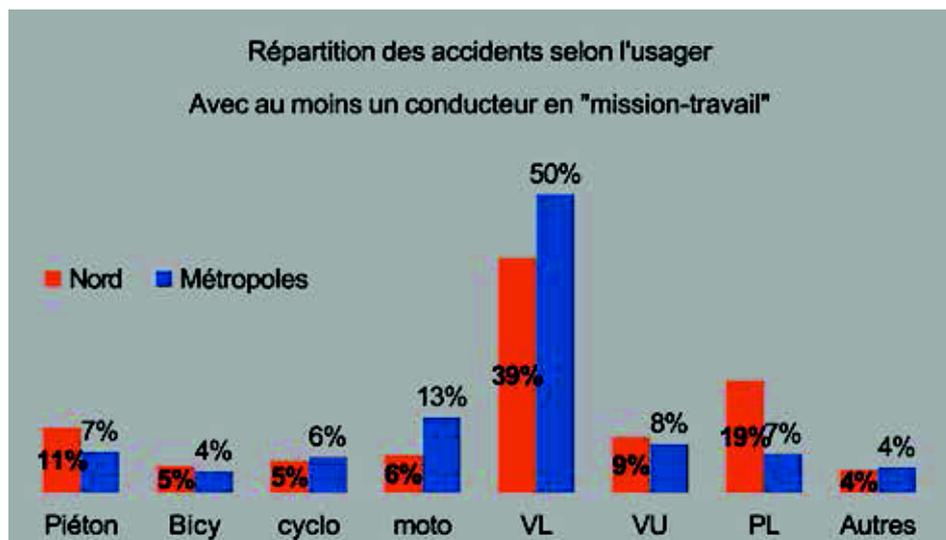


Trajets utilisation professionnelle



Les parts des accidents sur un trajet « utilisation professionnelle » en milieu urbain sont proportionnellement plus importante dans le Nord (67%) que dans les départements Métropoles (64%). Ce type d'accidents est proportionnellement moins grand sur les autoroutes du Nord que sur les autoroutes des départements Métropoles.

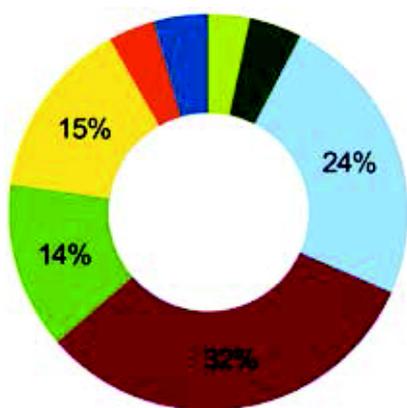
b. selon le mode de déplacement (type de véhicule)



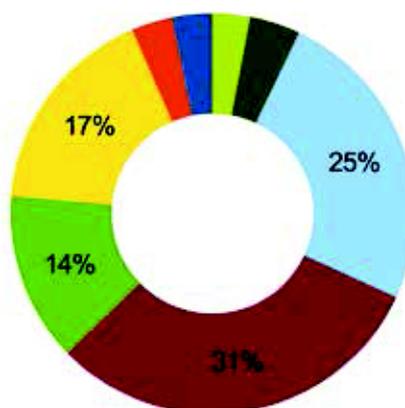
Les accidents impliquant un VL sont moins présents dans le département du Nord. Par contre, la part d'accidents avec un piéton et surtout avec un PL (19% contre 7%) est plus importante dans le Nord que dans les départements Métropoles.

c. selon l'âge des usagers

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
UTILISATION PROFESSIONNELLE - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS
TRAJET PROFESSIONNEL MÉTROPOLES



- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

Les conducteurs âgés entre 25 et 54 ans sont logiquement sur-représentés dans les accidents sur des trajets liés à l'utilisation professionnelle. Les 30-45 ans sont les plus impactés représentant 32% des usagers nordistes présents dans ce type d'accidents. Les 18-24 ans sont moins présents dans le département du Nord (-2 points) que dans les départements Métropoles.

A.1.3 Analyse statistique des accidents trajet domicile-travail

Période 2012-2016		Accidents «Domicile-travail»	Nombre total d'accidents Risque pro.	% d'accident
Tués	Nord	1199	1959	61,2%
	Métropoles	13 883	22 248	62,4%

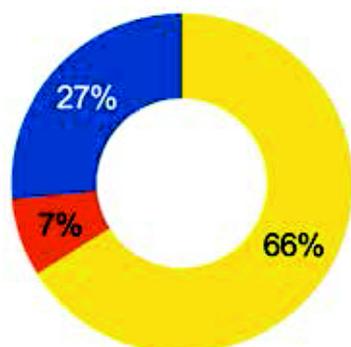
Commentaire: Dans le Nord, plus de 6 accidents liés au travail sur 10 se produisent lors des trajets domicile-travail. C'est une proportion similaire à celle observée dans les départements Métropoles, et semblable à la France.

Dans le Nord, 72 personnes sont tuées dans des accidents avec au moins un conducteur en «domicile-travail», soit sur 5 ans 16% du nombre total de tués (72/444) et 14,4 tués en moyenne sur 5 ans (très proche du seuil des 15 tués). Ces chiffres non négligeable en font statistiquement un enjeu potentiellement absolu. En 2016, en France métropolitaine, les trajets domicile-travail représentent 10% de la mortalité routière.

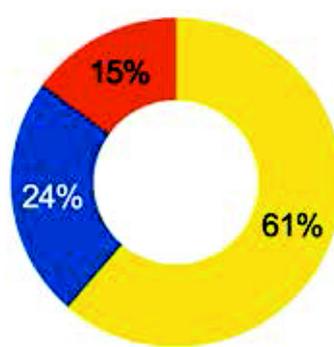
Panorama des accidents liés aux trajets domicile-travail

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS CORPORELS
TRAJET DOMICILE TRAVAIL - NORD



ACCIDENTS CORPORELS - TRAJET DOMICILE TRAVAIL
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS



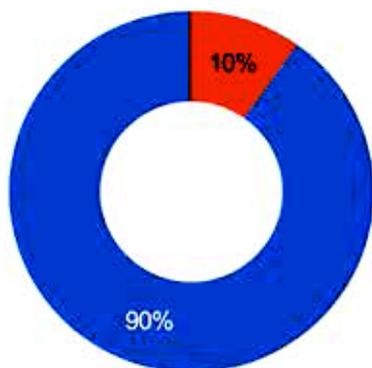
- Hors agglomération (sauf autoroute)
- Agglomération
- Autoroute

2/3 des accidents liés au trajet domicile-travail se situent en agglomération. La part d'accidents urbains est plus importante dans le Nord. Alors que le département bénéficie d'un important réseau autoroutier, la part autoroutière de 7% des accidents est paradoxalement plus basse que dans les départements Métropoles (15% des accidents).

b. l'analyse selon la catégorie de jour

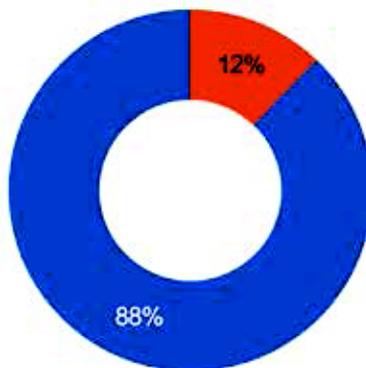
ACCIDENTS CORPORELS

TRAJET DOMICILE TRAVAIL - NORD



ACCIDENTS CORPORELS - TRAJET DOMICILE TRAVAIL

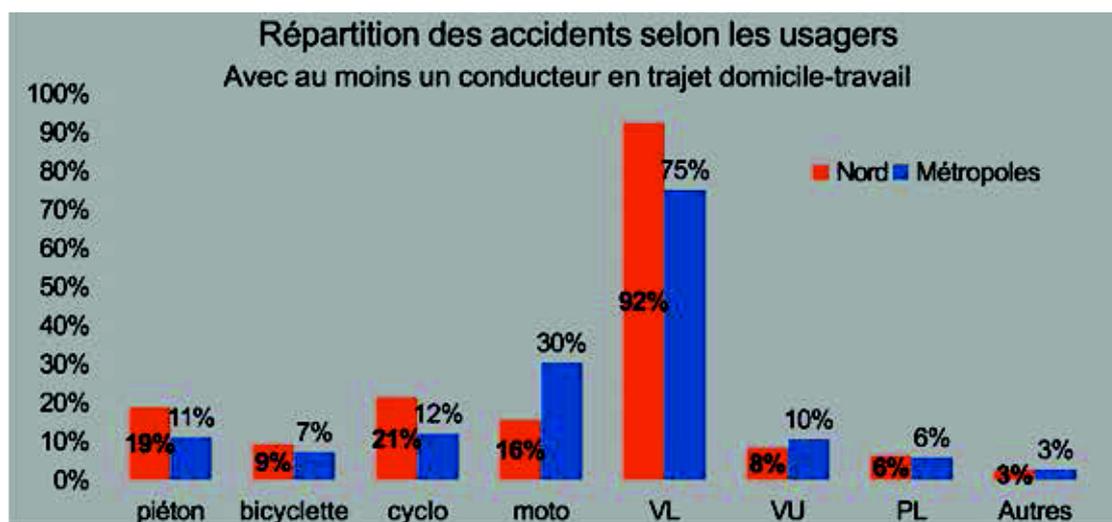
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS



■ Semaine
■ WE et férié

Logiquement, les accidents se produisent très majoritairement en semaine. La configuration est quasi-identique quelque soit les territoires considérés.

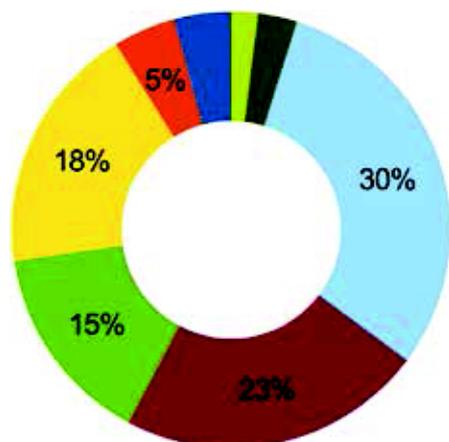
c. l'analyse selon le mode de déplacement



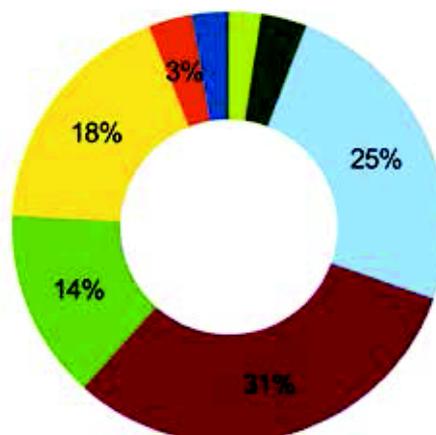
L'automobile est plus présente (9 fois sur 10 contre 7,5 fois sur 10) dans le département du Nord. Les accidents impliquant les piétons et les cyclomoteurs connaissent également une part plus importante dans le Nord que dans les départements Métropoles.

d. selon l'âge des usagers

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
DOMICILE TRAVAIL - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS
DOMICILE TRAVAIL MÉTROPOLES



- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

La répartition des accidents selon la tranche d'âge avec au moins un usager en trajet domicile-travail est quasi identique entre le département du Nord et les départements Métropoles.

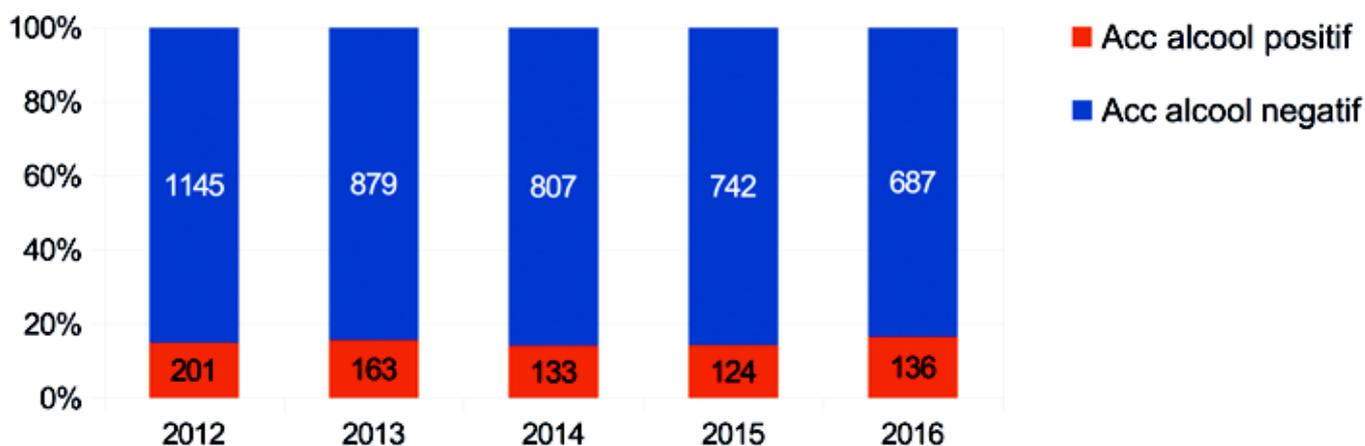
B CONDUITE APRÈS USAGE DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES (ALCOOL, STUPÉFIANTS)

B.1 L'ALCOOL

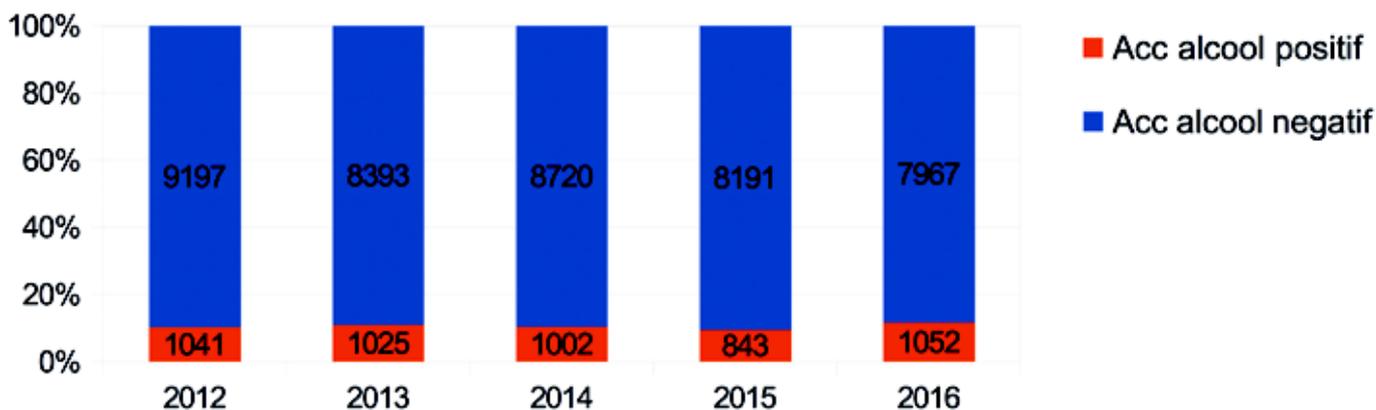
En 2016, 12% des accidents corporels et 21% des accidents mortels à taux connu* impliquent un conducteur ou un piéton alcoolisé. Ils ont occasionné le décès de 23 personnes, soit près d'un tué sur 4.

B.1.1 L'importance de l'enjeu alcool

Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) du département du Nord



Part des accidents liés à l'alcool parmi les accidents corporels (taux connus) des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, dans le département du Nord, la part d'accidents avec alcool est supérieure aux départements Métropoles.

*Pour une plus grande précision statistique, les ratios sont calculés sur l'ensemble des accidents avec le champ alcool renseigné. Cet ensemble constitue le groupe des accidents à taux connus.

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

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	4 7431	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, le pourcentage d'accidents corporels avec alcool (nombre d'accidents avec un conducteur alcoolisé par rapport au nombre d'accidents dont tous les conducteurs ont un taux connu) est près de 5 points plus élevé que celles observées dans les départements Métropoles. Cette différence statistiquement très significative en fait un enjeu relatif pour le département du Nord.

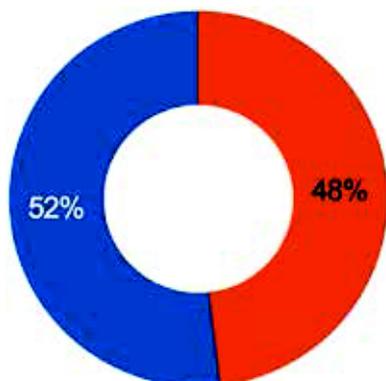
ANALYSE STATISTIQUE

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

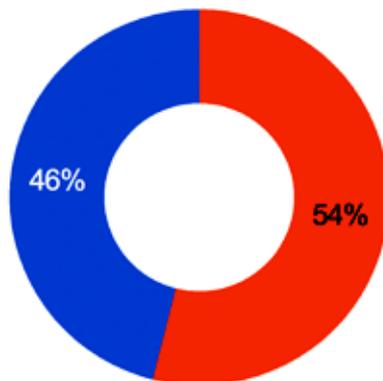
B.1.2 Le panorama des accidents liés à l'alcool

a. l'analyse selon la catégorie de jour

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
AVEC ALCOOL - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS
AVEC ALCOOL - MÉTROPOLIS

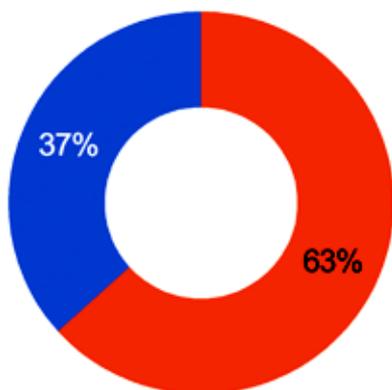


■ Semaine
■ WE et ferié

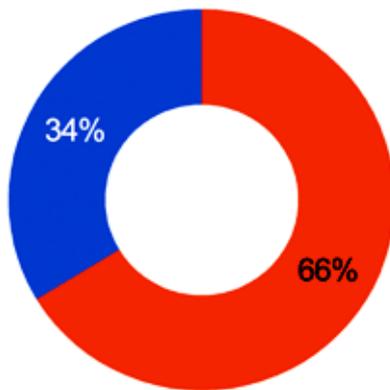
Comparé aux départements Métropoles, la proportion d'accidents en semaine est plus importante (+6 points) dans le département du Nord, avec un différentiel de (52% - Nord contre 46% dans les départements Métropoles).

b. l'analyse selon la luminosité

Répartition des accidents avec
alcool selon la luminosité - Nord



Répartition des accidents avec
alcool selon la luminosité - Métropoles

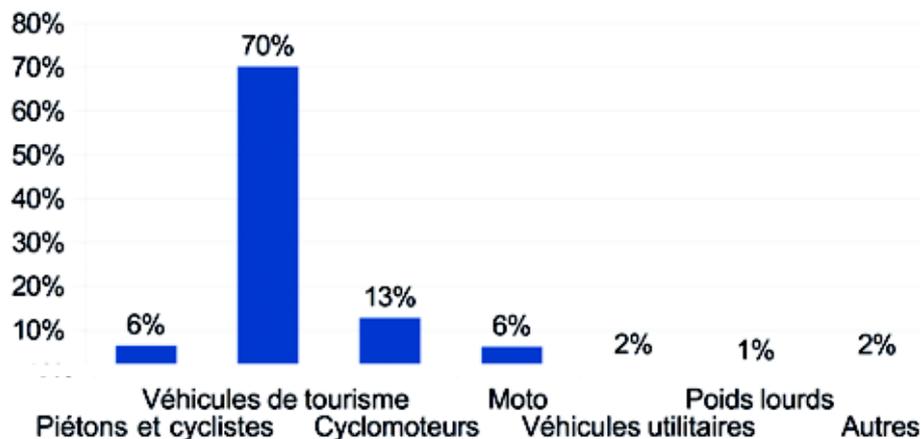


■ Jour ■ Nuit

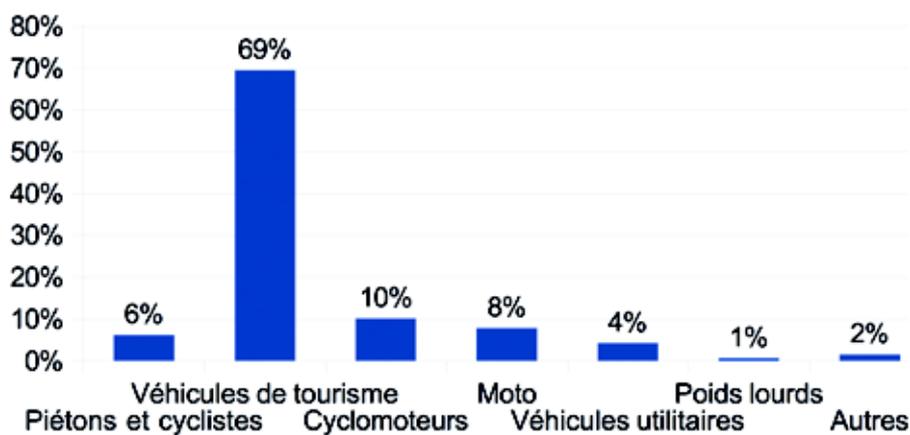
2/3 des accidents avec alcool se produisent de nuit. Cette tendance est moins marquée dans le département du Nord.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

Répartition des accidents avec au moins un conducteur positif - Nord



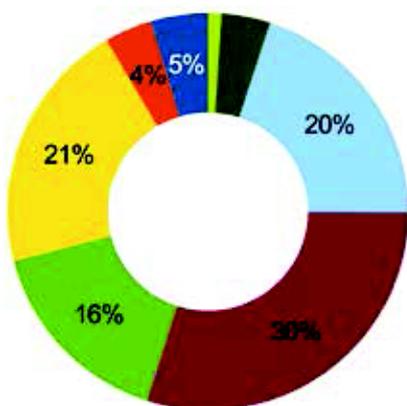
Répartition des accidents avec au moins un conducteur positif - Métropoles



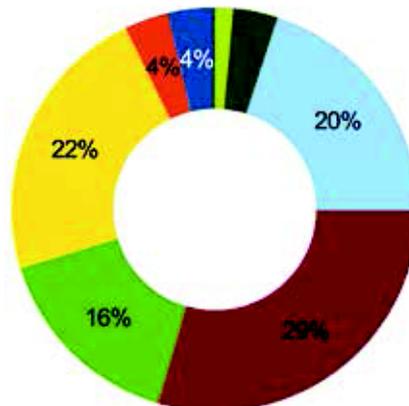
Les accidents avec alcool sont 7 fois sur 10 des accidents impliquant des automobilistes que cela soit dans le Nord ou dans les départements Métropoles.

d. l'analyse selon l'âge des usagers dans les accidents avec alcool

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC ALCOOL - MÉTROPOLES



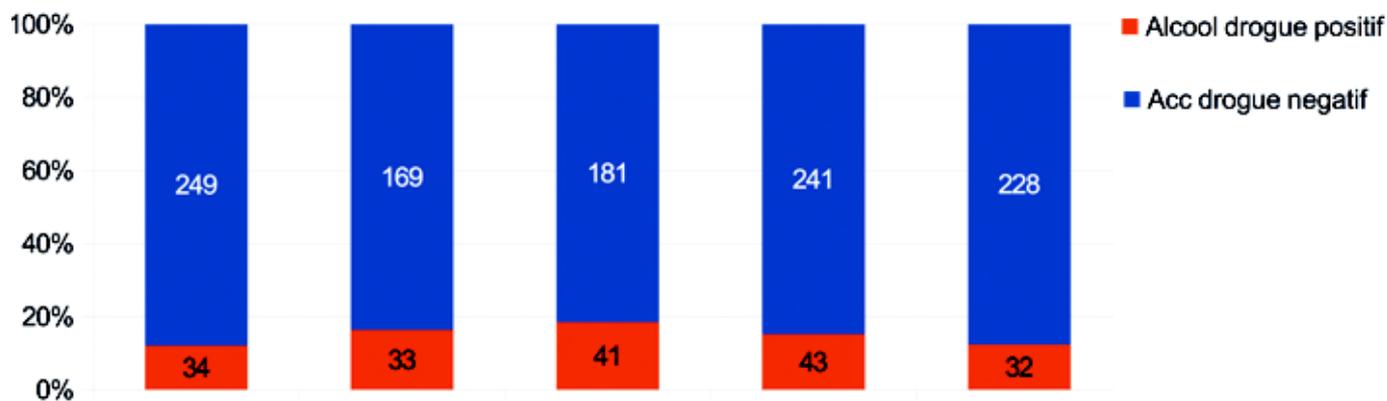
- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

La répartition selon l'âge des accidents avec alcool est quasi identique entre le département du Nord et les départements Métropoles.

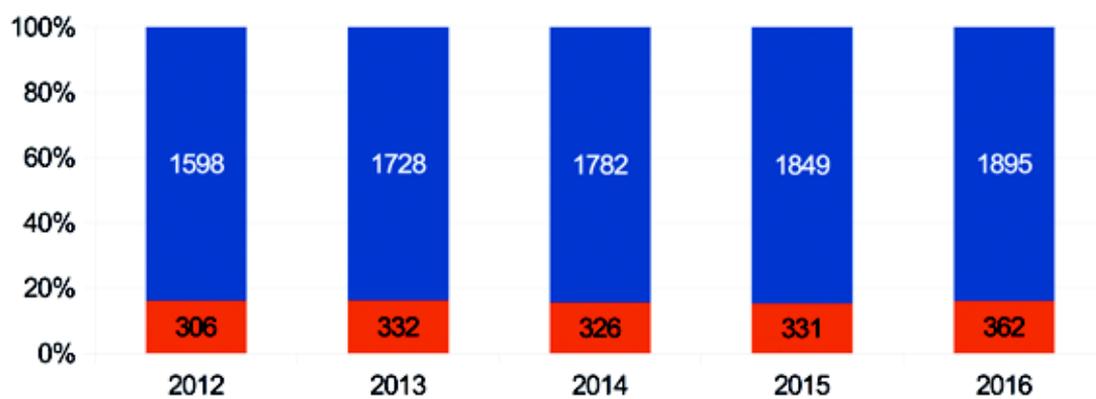
B.2 LES STUPÉFIANTS

B.2.1 L'importance de l'enjeu stupéfiants

Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) du département du Nord



Part des accidents liés aux stupéfiants par rapport aux accidents corporels (stupéfiant connu) des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la proportion d'accidents est similaire dans le département du Nord, et dans les départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents liés à l'alcool du département du Nord, et des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

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	10 509	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 Métropoles, l'enjeu stupéfiant est 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 de 1 fois sur 2 également alcoolisés.

Analyse statistique

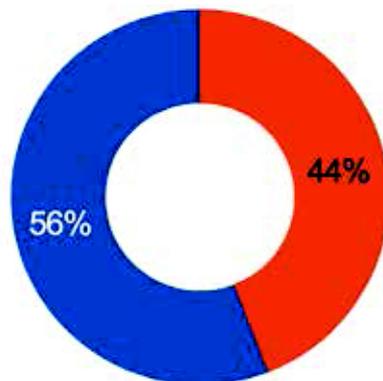
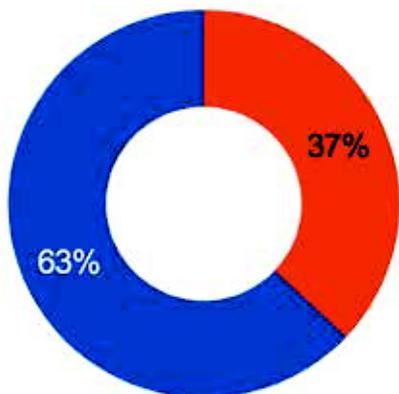
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	non	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

B.2.2 Le panorama des accidents liés aux stupéfiants

a. selon la catégorie de jour

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LE TYPE DE JOUR - NORD

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LE TYPE DE JOUR - MÉTROPOLIS



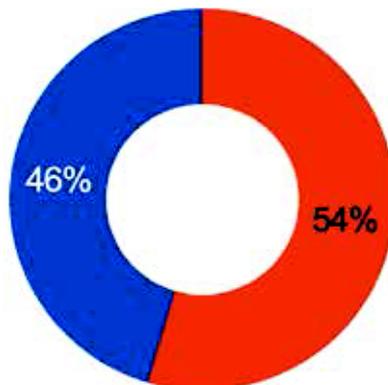
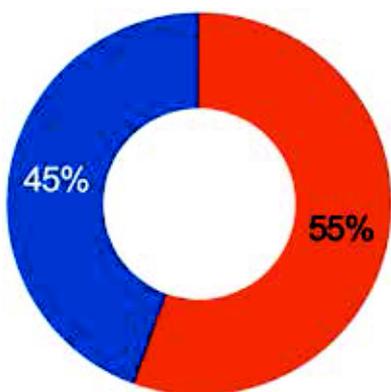
■ semaine
■ Week-end

La part d'accidents avec drogue se produisant en semaine dans le Nord est plus élevée avec une différence de 7 points par rapport aux départements Métropolises.

b. selon la luminosité

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LA LUMINOSITÉ - NORD

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LA LUMINOSITÉ - MÉTROPOLIS

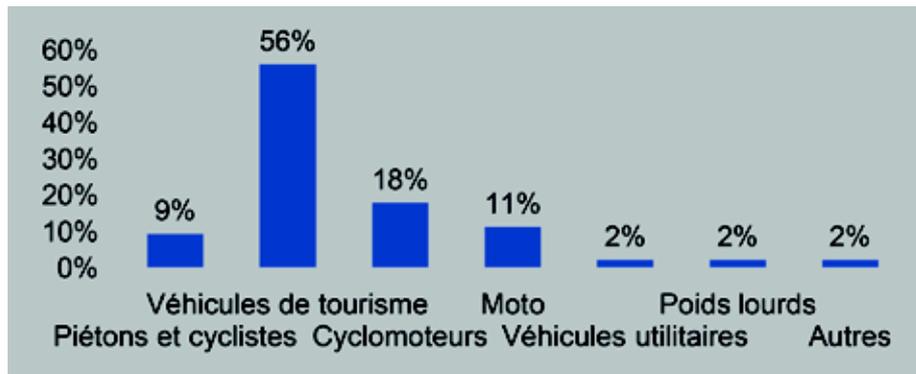


■ Jour ■ Nuit

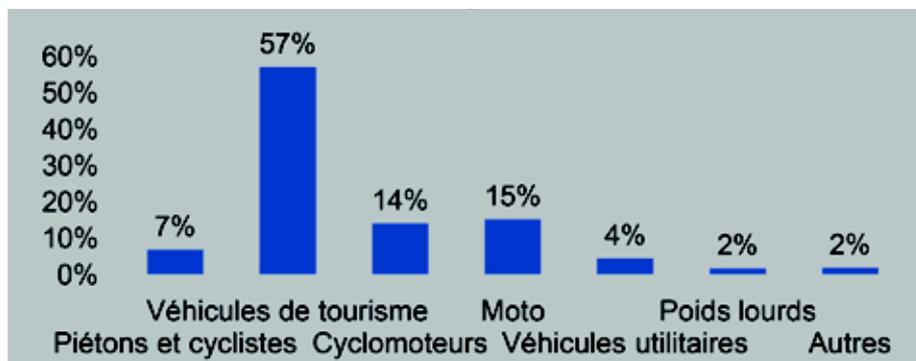
La majorité des accidents se produisent de nuit. Les proportions sont semblables entre le Nord et les départements Métropolises.

c. selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR POSITIF - NORD



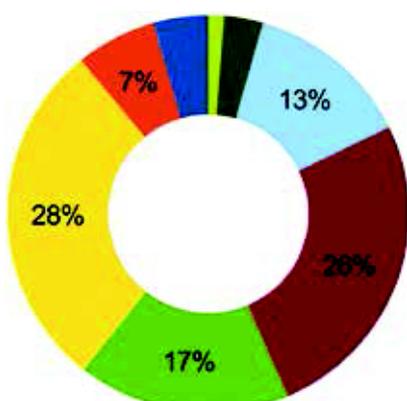
RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC AU MOINS UN CONDUCTEUR POSITIF - MÉTROPOLES



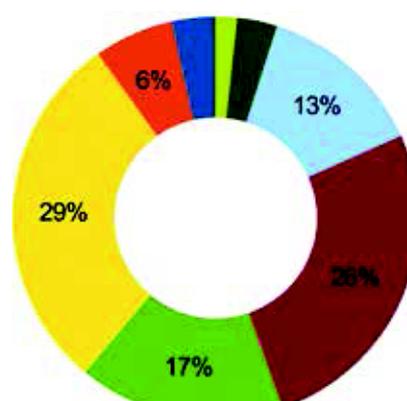
Les accidents avec drogue sont près de 6 fois sur 10 des accidents impliquant des automobilistes, que cela soit dans le Nord ou dans les départements Métropoles.

d. l'âge des usagers impliqués

RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC DROGUE - NORD



RÉPARTITION DES ACCIDENTS AVEC DROGUE - MÉTROPOLES



- 0-13
- 14-17
- 18-24
- 25-29
- 30-45
- 46-64
- 65-74
- 75+

Il n'est pas observé de différences notables entre la répartition selon l'âge des accidents avec stupéfiants dans le Nord et dans les départements Métropoles.

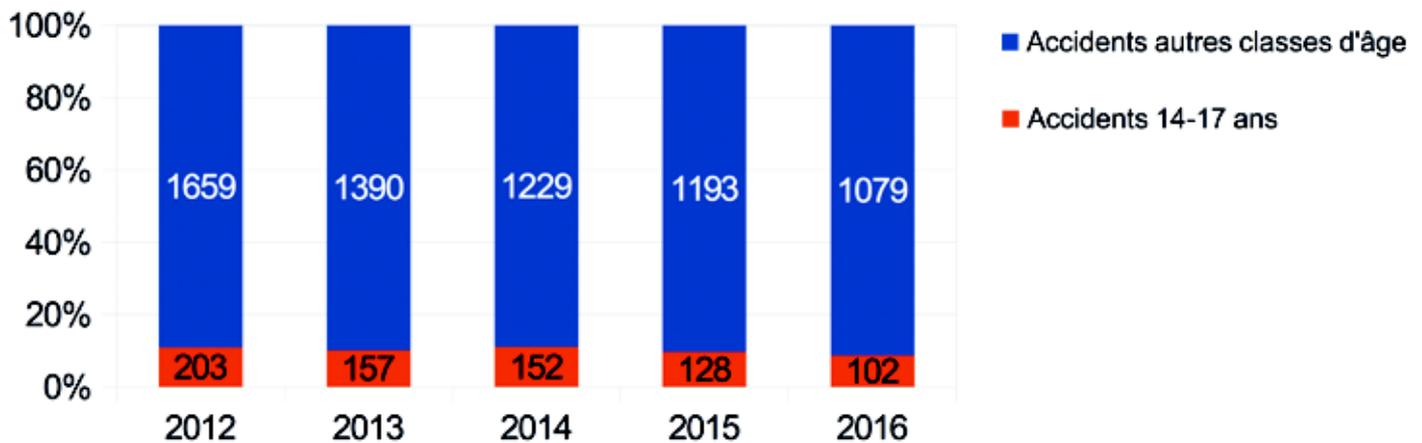
C. LES JEUNES, DIVISÉS EN 3 CLASSES D'ÂGE (14-17 ANS, 18-24 ANS, 25-29 ANS)

C.1 LES ADOLESCENTS ÂGÉS DE 14 À 17 ANS

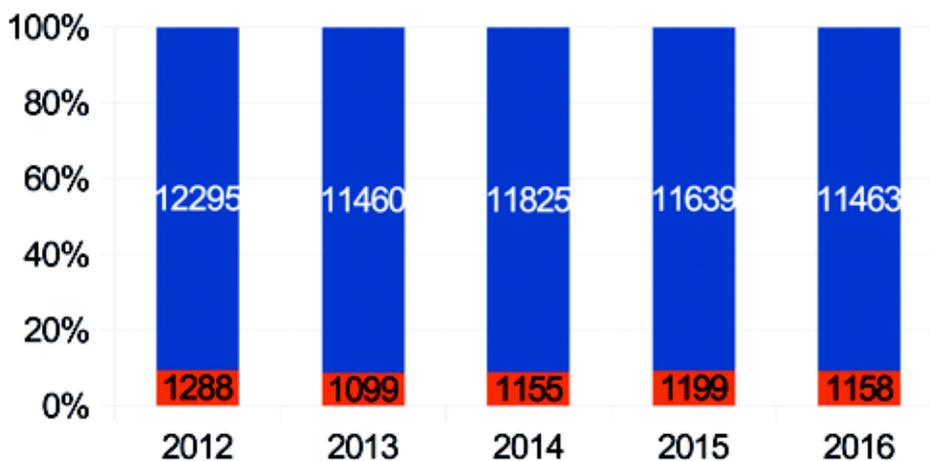
En 2016, les adolescents (14-17 ans) représentent 3,7% des personnes tuées et 6,5% des victimes des accidents.

C.1.1 L'importance de l'enjeu « adolescents âgés de 14 à 17 ans »

Part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels du département Nord



Part des accidents 14-17 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est un peu plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 14-17 ans
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016
et de la France métropolitaine 2016.**

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. Cette différence est statistiquement très significative.

Comparé aux départements-Métropoles, l'enjeu « adolescents 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.

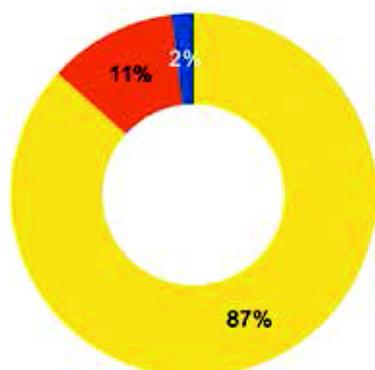
Analyse statistique

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+)

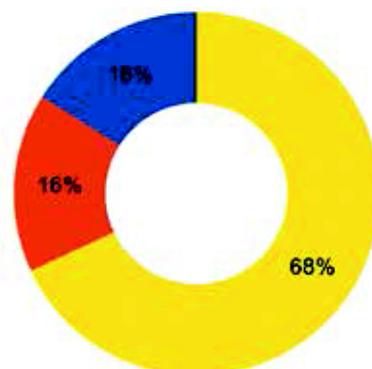
C.1.2 Le panorama des accidents des adolescents âgés de 14 à 17 ans

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 14-17 ANS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 14-17 ANS DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

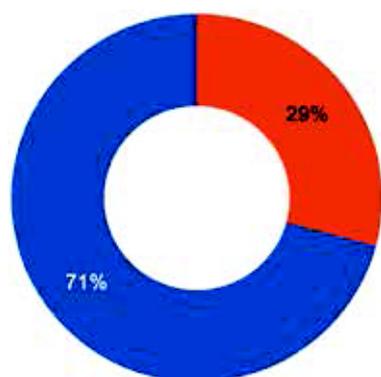


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

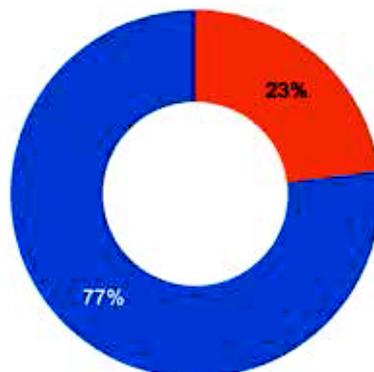
Par rapport aux départements Métropoles, les 14-17 ans connaissent une accidentalité plus urbaine. La part autoroutière est bien plus élevée dans les départements Métropoles.

b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS

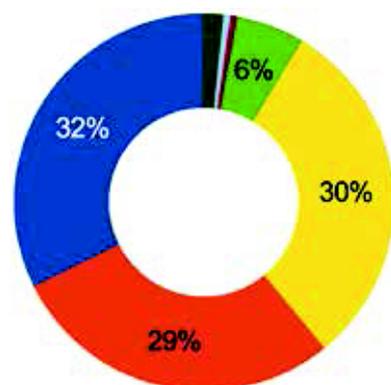


■ masculin ■ féminin

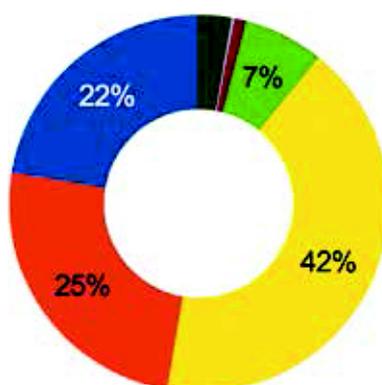
Les hommes sont largement majoritaires quelque soit les départements considérés. Les usagers femmes du Nord sont plus impliqués, dans 29% des accidents corporels contre 23% dans les départements Métropoles.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

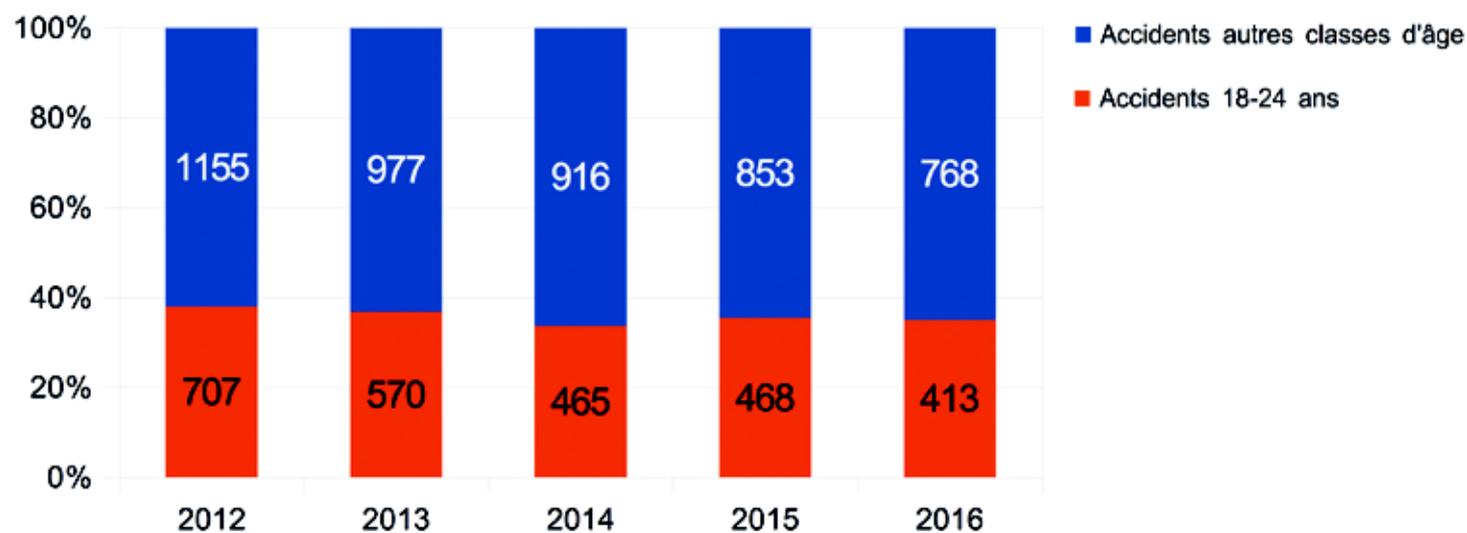
Dans le Nord, la part d'accidents impliquant un piéton ou un cycliste, avec au moins un usager âgé entre 14 et 17 ans, est supérieure de 10 points (32%) à celle observée dans les départements Métropoles (22%).

C.2 LES JEUNES ÂGÉS DE 18 À 24 ANS

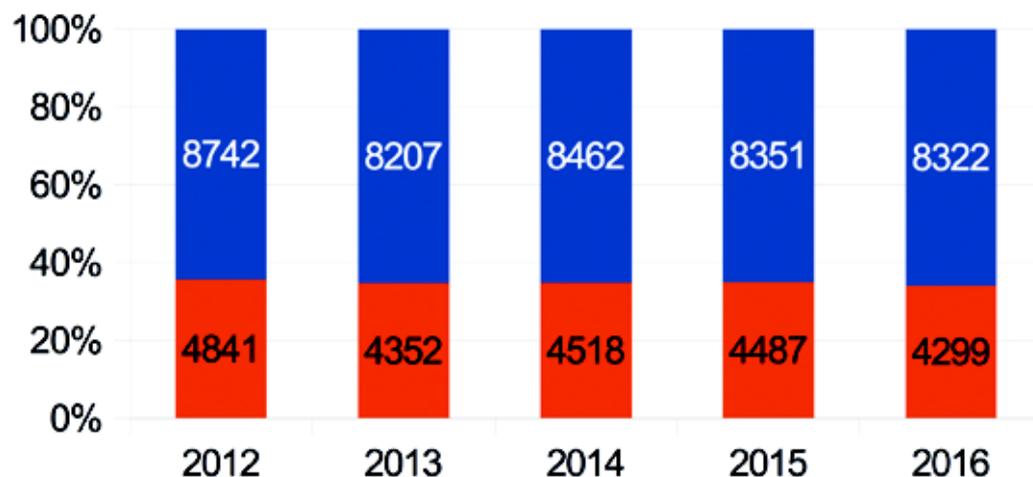
En 2016, les 18-24 ans représentent 23,4% des personnes tuées et 21,3% des victimes des accidents.

C.2.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 18 à 24 ans

Part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels du département du Nord



Part des accidents 18-24 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, les parts d'accidents impliquant au moins un usager âgé entre 18 et 24 ans dans le département du Nord sont quasiment identiques à celles des départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 18-24 ans du département du Nord et des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

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 la référence départements Métropoles. Cette différence est statistiquement significative.

L'enjeu « jeunes âgés de 18 à 24 ans » est un enjeu relatif et absolu de sécurité routière dans le département du Nord.

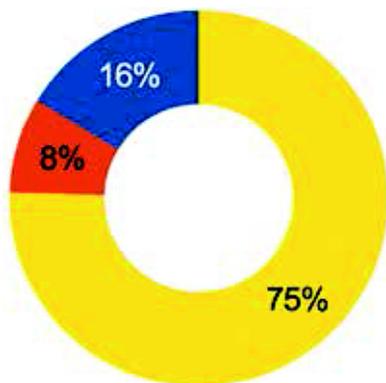
Analyse statistique

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+)

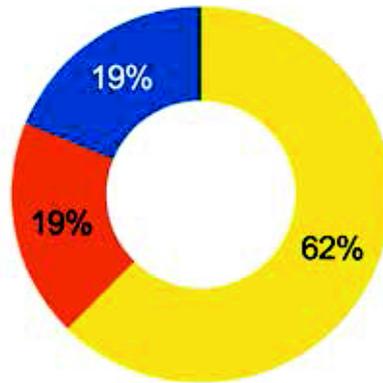
C.2.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 18 à 24 ans

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 18-24 ANS
DÉPARTEMENTS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 18-24 ANS
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

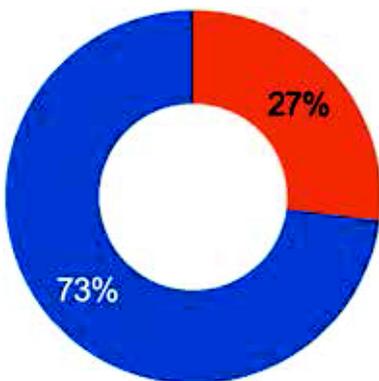


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

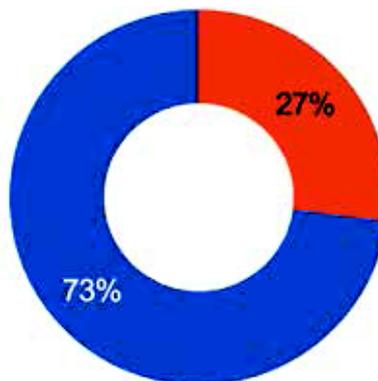
L'accidentalité des 18-24 ans est nettement plus urbaine dans le département du Nord.

b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS
ENTRE 18-24 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS
ENTRE 18-24 ANS - MÉTROPOLIS

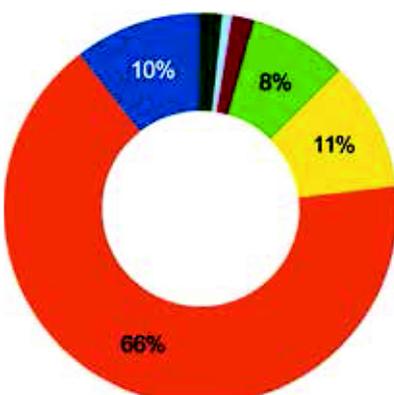


■ masculin ■ féminin

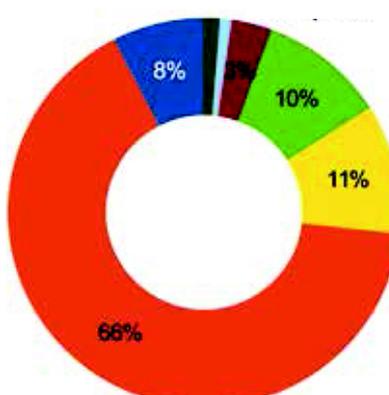
Les hommes sont impliqués dans 3 accidents sur 4. Les proportions hommes-femmes sont semblables quelques soient les départements.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS
ENTRE 18-24 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS
ÂGÉS ENTRE 14 ET 17 ANS - MÉTROPOLIS



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

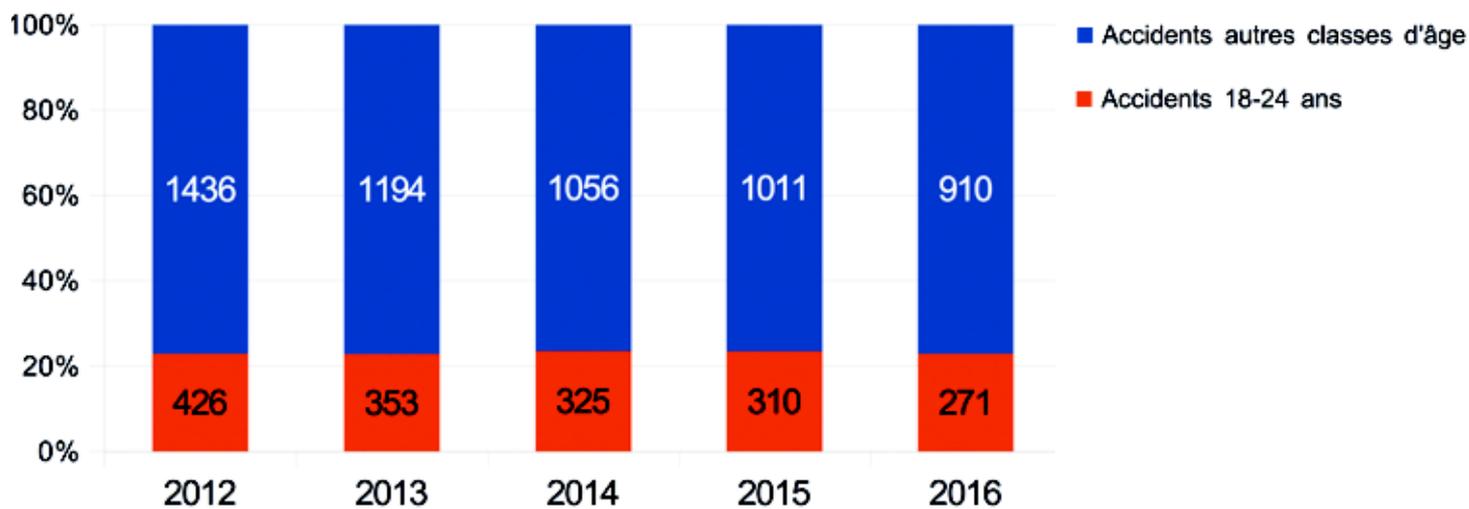
Seuls les piétons et les cyclistes représentent une part légèrement plus importante dans le département du Nord que dans les départements-Métropoles. Le Nord compte également 8% de jeunes motocyclistes contre 10% dans les autres départements.

C.3 LES JEUNES ÂGÉS DE 25 À 29 ANS

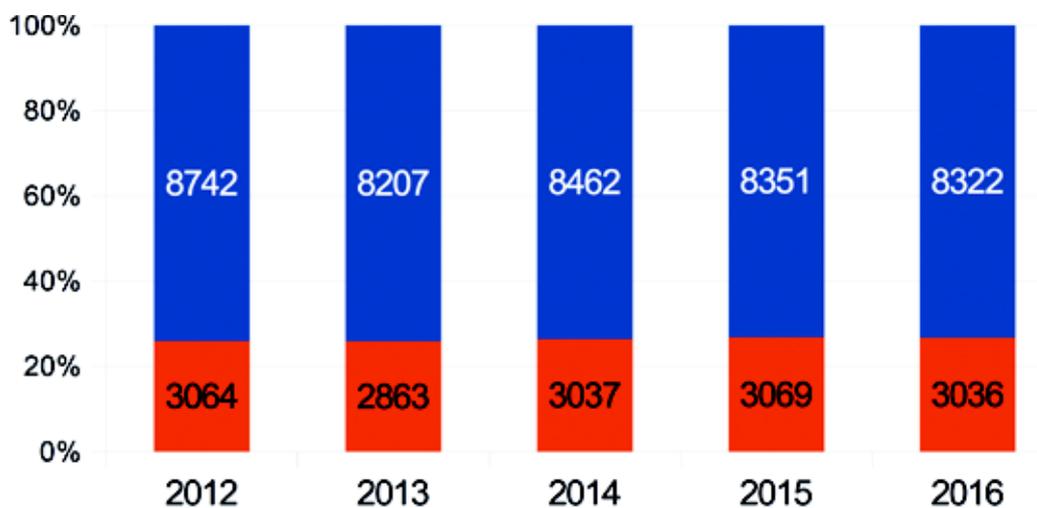
En 2016, les jeunes âgés de 25 à 29 ans représentent 12,1% des personnes tuées et 11,0% des victimes des accidents.

C.3.1 L'importance de l'enjeu jeunes âgés de 25 à 29 ans

Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels du département Nord



Part des accidents 25-29 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus faible dans le département du Nord, par rapport à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 25-29 ans
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016
et de la France 2016.**

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 d'accidents corporels impliquant une personne âgée de 25 à 29 ans est un peu plus basse que la référence départements Métropoles. Cette tranche d'âge est tout de même impliquée dans plus de 20% des accidents du département et constitue un enjeu absolu de sécurité routière dans le département du Nord.

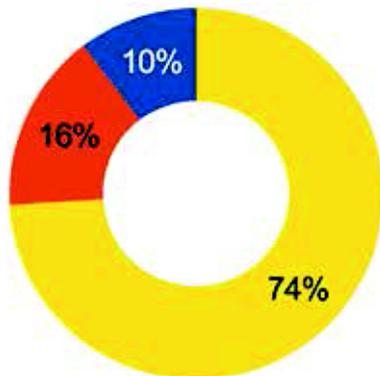
Analyse statistique

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 % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

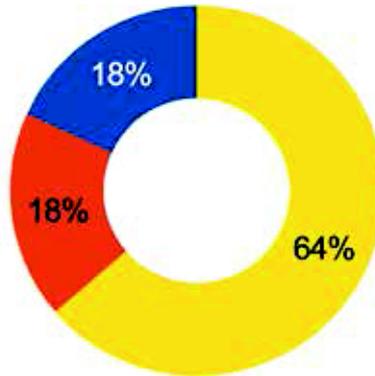
C.3.2 Le panorama des accidents des jeunes âgés de 25 à 29 ans

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 25-29 ANS
DÉPARTEMENTS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 25-29 ANS
DÉPARTEMENTS - MÉTROPOLIS

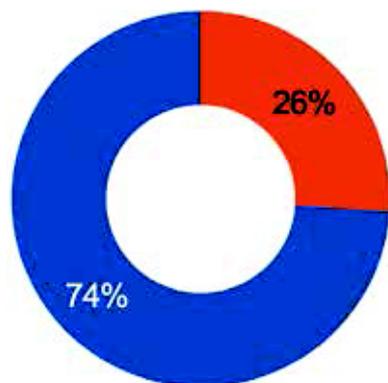


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

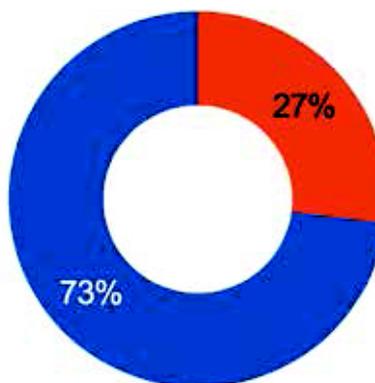
Il est observé une accidentalité beaucoup plus urbaine dans le département du Nord, avec 3 accidents sur 4 en agglomération contre 2 sur 3 dans les départements Métropoles.

b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS
ENTRE 25-29 ANS - NORD



répartition des impliqués âgés
entre 25-29 ans - métropoles

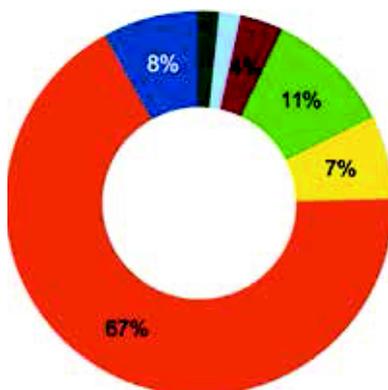


■ masculin ■ féminin

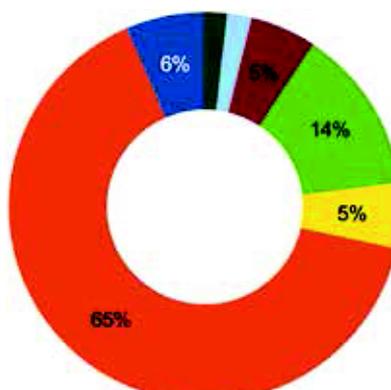
La répartition homme-femme est semblable quelque soit les départements. Les hommes sont majoritairement impliqués (3/4 des accidents).

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS
ÂGÉS ENTRE 25-29 ANS - NORD



répartition des impliqués âgés
entre 25-29 ans - métropoles



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

A l'exception des motocyclistes, la répartition selon le mode de déplacement est similaire dans le Nord et les départements Métropoles. 2/3 des 25-29 ans accidentés sont des automobilistes.

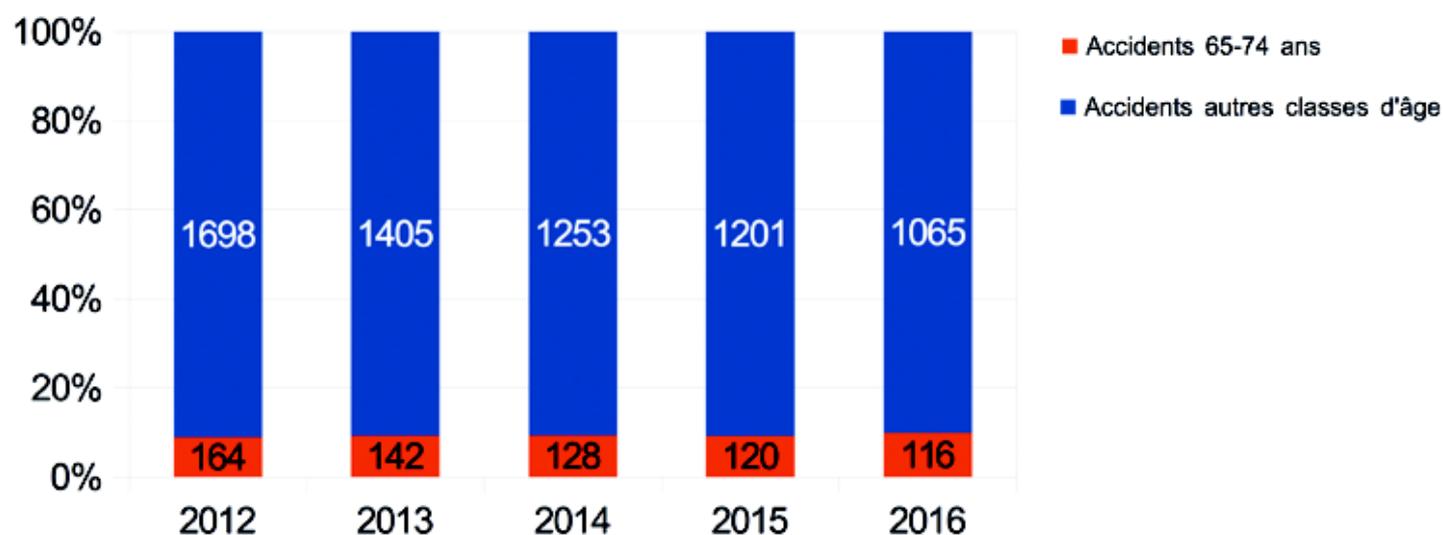
D. LES SENIORS, DIVISÉS EN DEUX CLASSES D'ÂGES (65-74 ANS ET 75 ANS ET PLUS)

D.1 LES SENIORS ÂGÉS DE 65 À 74 ANS

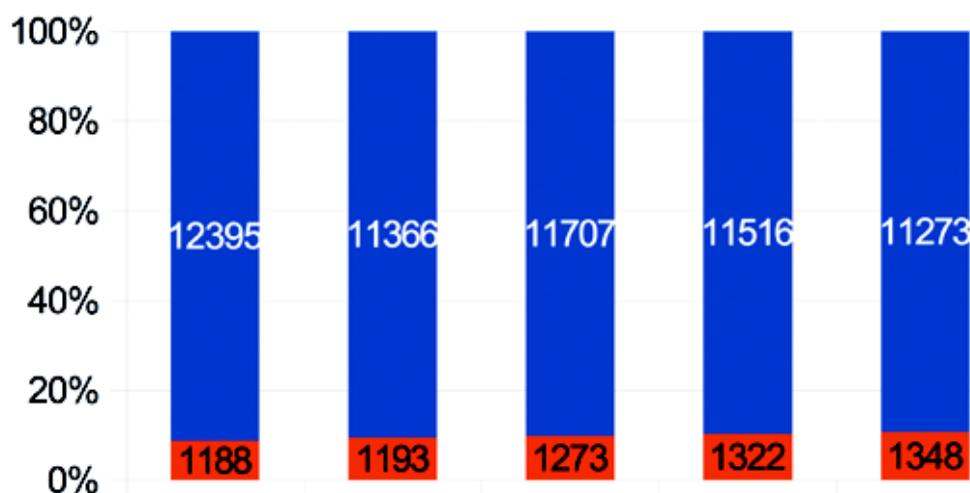
En 2016, les seniors âgés de 65 à 74 ans représentent 3,7% des personnes tuées et 5,1% des victimes des accidents.

D.1.1 L'importance de l'enjeu « seniors âgés de 65 à 74 ans »

Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels du département du Nord



Part des accidents 65-74 ans par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est similaire dans le département du Nord, à celle des départements Métropoles.

**Tableau comparatif des accidents impliquant un 65-74 ans
du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016
et de la France métropolitaine 2016.**

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.

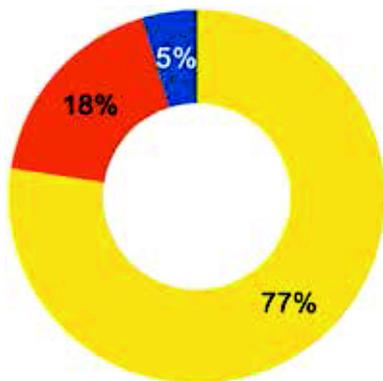
Analyse statistique ensemble de seniors

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 % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

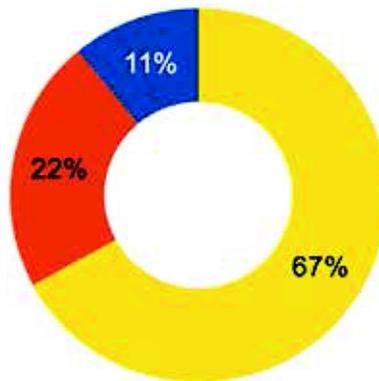
D.1.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 65 à 74 ans

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 65-74 ANS - NORD



ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 65-74 ANS MÉTROPOLIS

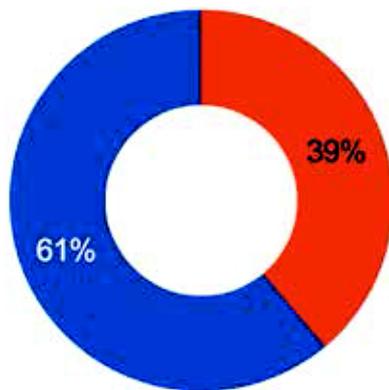


■ Autoroute ■ Hors Agglo ■ Agglo

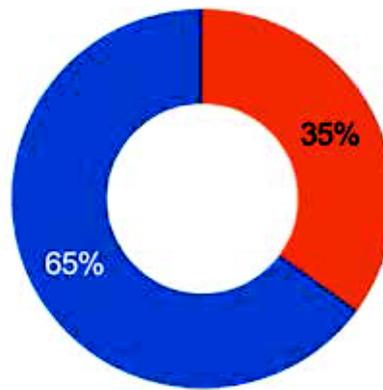
Dans le Nord, l'accidentalité de cette tranche d'âge est plus urbaine avec près de 8 usagers sur 10 impliqués dans des accidents situés en agglomération.

b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - MÉTROPOLIS

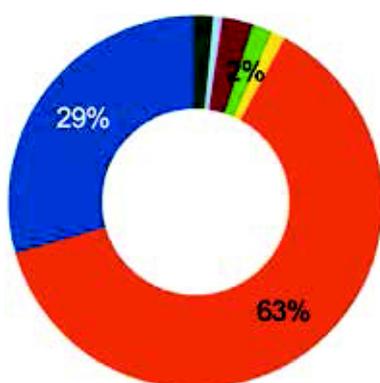


■ masculin ■ féminin

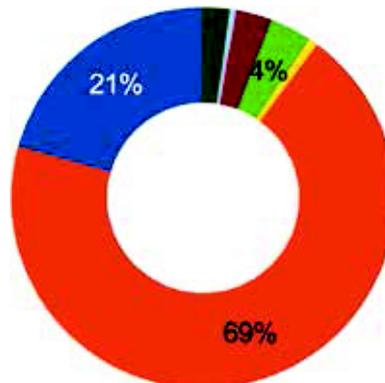
Dans le Nord, la part de femmes impliqués dans les accidents est supérieure de 4 points à celle des départements Métropolises.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - NORD



RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 65-74 ANS - MÉTROPOLIS



■ Piétons et cyclistes ■ Moto ■ Autres
 ■ Véhicules de tourisme ■ Véhicules utilitaires
 ■ Cyclomoteurs ■ Poids lourds

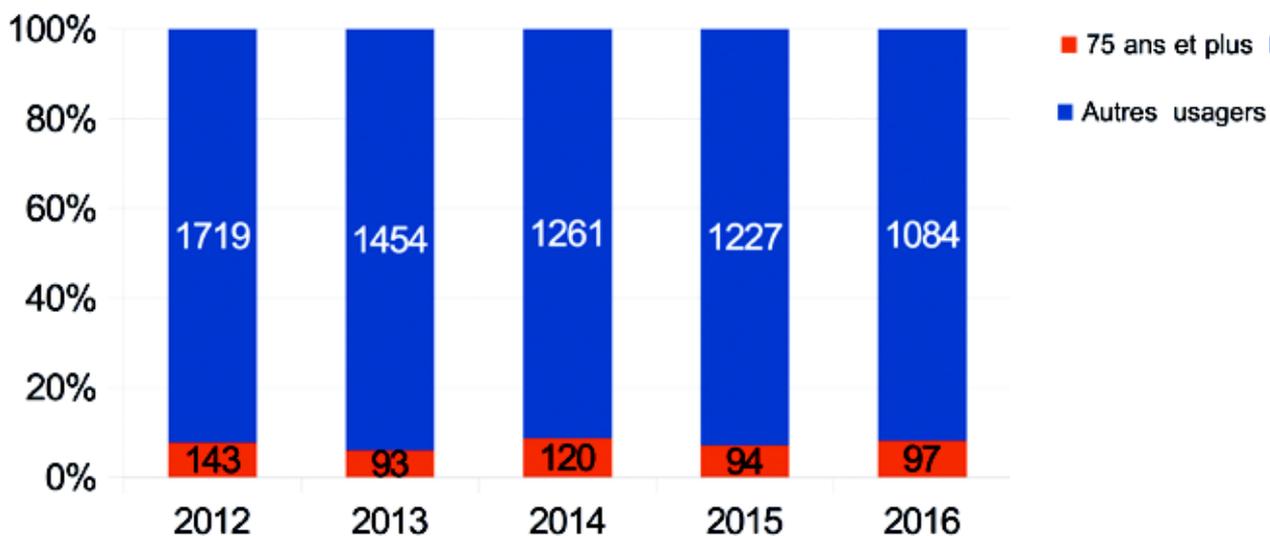
Les véhicules de tourisme sont les plus impliqués (7 fois sur 10). Une différence est observée sur la part de piétons et cyclistes supérieure dans le Nord de 8 points à celles des départements Métropolises.

D.2 LES SENIORS ÂGÉS DE 75 ANS ET PLUS

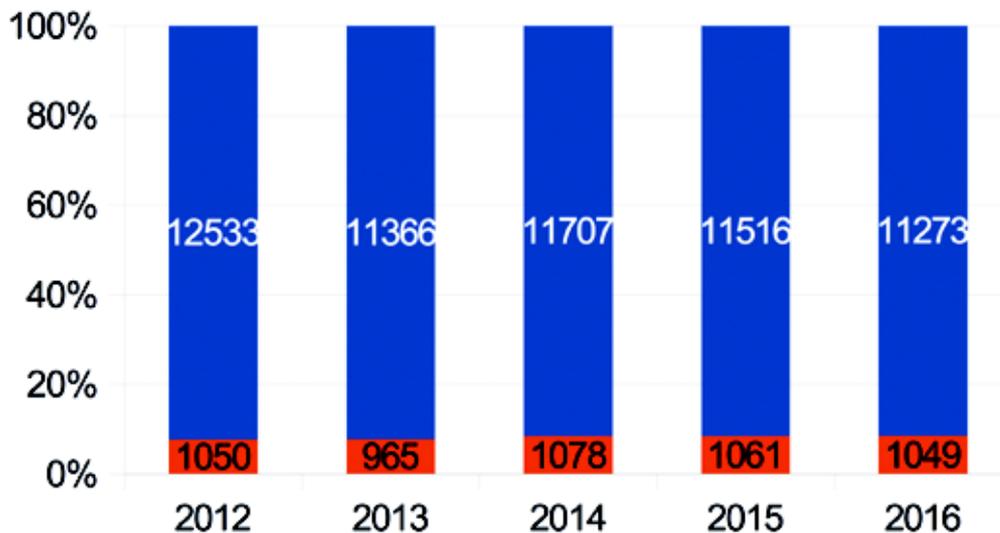
En 2016, les seniors âgés de 75 ans et plus représentent 15,9% des personnes tuées et 5,1% des victimes des accidents.

D.2.1 L'importance de l'enjeu seniors âgés de 75 ans et plus »

Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels du département du Nord



Part des accidents 75 ans et plus par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est similaire dans le département du Nord, à celle des départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents impliquant un 75 ans et plus du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

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	7 292	7,5%
	Métropoles	5 202	64 581	8,1%
	France 2016	5 893	58 191	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	3 335	13,3%
	France 2016	566	3 384	16,7%

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

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

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.

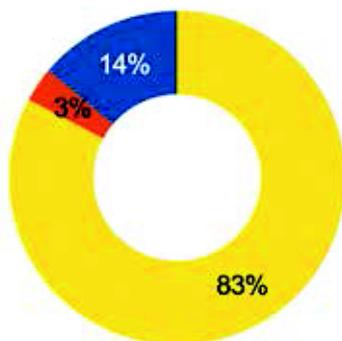
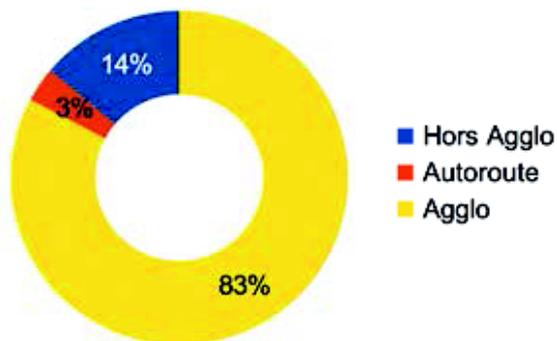
Sur l'ensemble des seniors de plus de 65 ans, l'accidentalité proche des 20% d'accidents et la mortalité déjà supérieure à 15 tués par an constitue, en soi, un enjeu absolu de sécurité routière.

D.2.2 Le panorama des accidents des seniors âgés de 75 ans et plus

a. l'analyse selon le milieu

ACCIDENTS AVEC UN 75 ANS ET PLUS - NORD

ACCIDENTS AVEC UN 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS

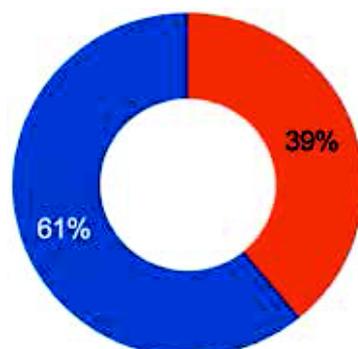
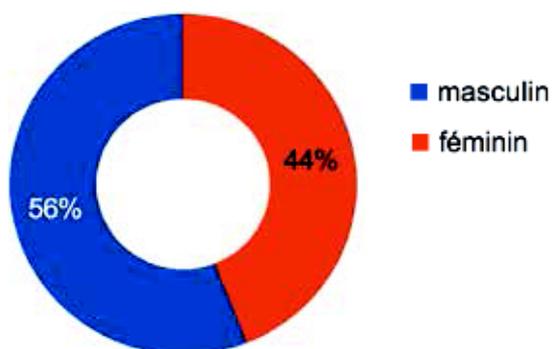


L'accidentalité urbaine est plus importante dans le Nord avec plus de 8 accidents de 75 ans et plus situés en agglomération (part d'accidents supérieure de 10 points à celle des départements Métropolises).

b. l'analyse selon le genre

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - NORD

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS

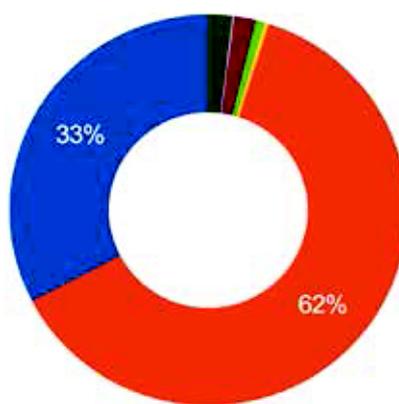
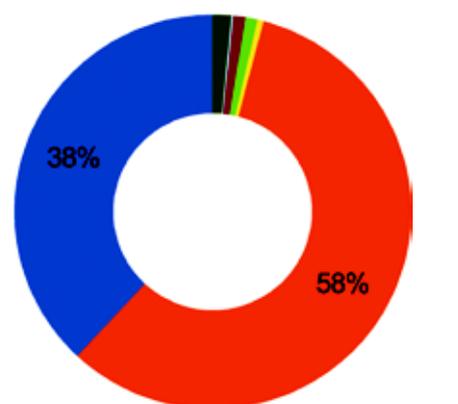


Selon le genre, la part féminine est plus importante dans le département du Nord de 5 points.

c. l'analyse selon le mode de déplacement (type de véhicule)

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - NORD

RÉPARTITION DES IMPLIQUÉS ÂGÉS ENTRE 75 ANS ET PLUS - MÉTROPOLIS



Les voitures de tourisme sont majoritaires. La part piéton/cycliste est plus importante dans le département du Nord.

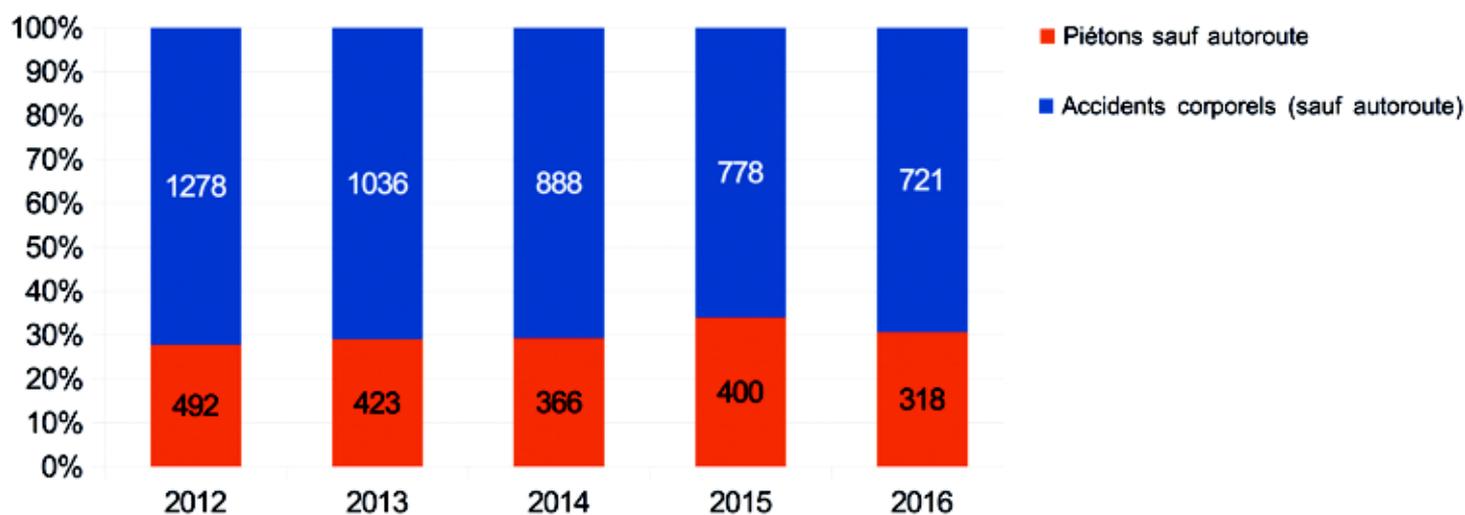
- Piétons et cyclistes
- Véhicules de tourisme
- Cyclomoteurs
- Moto
- Véhicules utilitaires
- Poids lourds
- Autres

E. LE PARTAGE DE LA VOIRIE (URBAIN / INTERURBAIN)¹

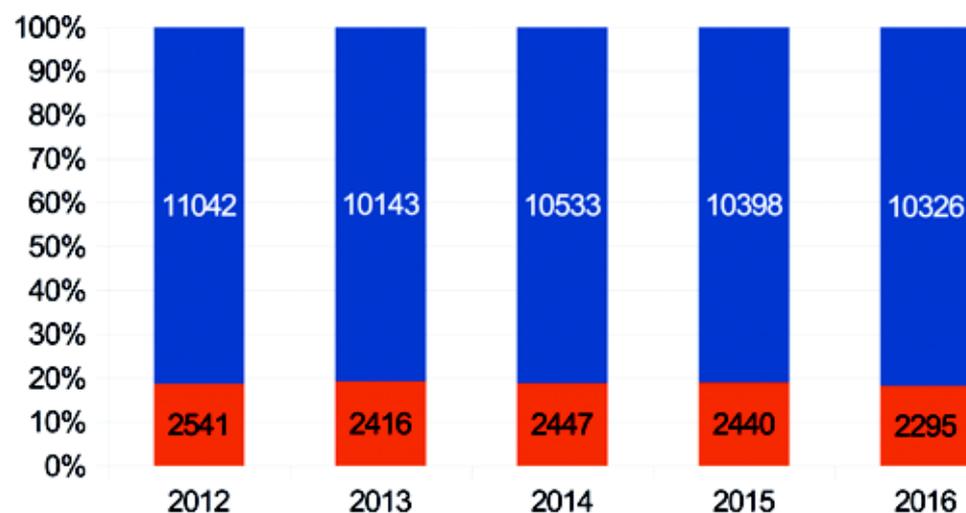
E.1 LES PIÉTONS

E.1.1 L'importance de l'enjeu piétons

Part des accidents de piétons par rapport aux accidents corporels du département du Nord



Part des accidents de piétons par rapport aux accidents corporels dans les départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est nettement plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents de piétons du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

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%

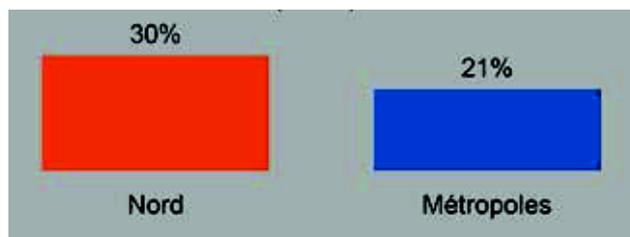
Les piétons constituent statistiquement un enjeu absolu et relatif aussi bien en terme d'accidentalité que de mortalité.

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 % Métropoles		oui (TS+)
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

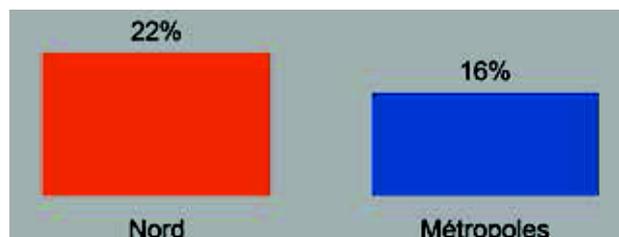
Les accidents de piétons (sauf autoroute)

PART D'ACCIDENTS PIÉTONS (SAUF AUTOROUTES)



La part d'accidents de piéton (urbain/interurbain) est supérieure de près de 10 points à celles des départements similaires.

PART DE PIÉTONS TUÉS (SAUF AUTOROUTES)

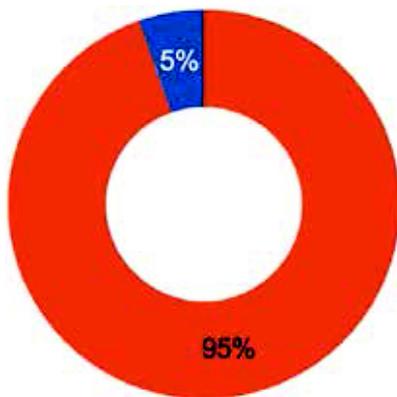


Les piétons représentent 22% des tués dans le département contre 16% dans les départements Métropoles.

E.1.2 Le panorama des accidents de piétons

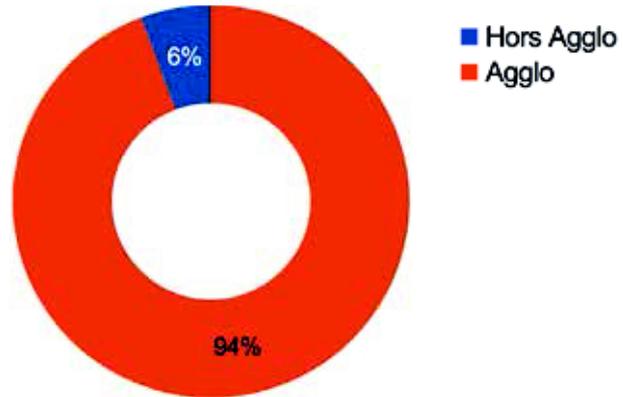
a. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS
(SAUF AUTOROUTE) - NORD



Plus de 9 accidents de piétons sur 10 se produisent en agglomération.

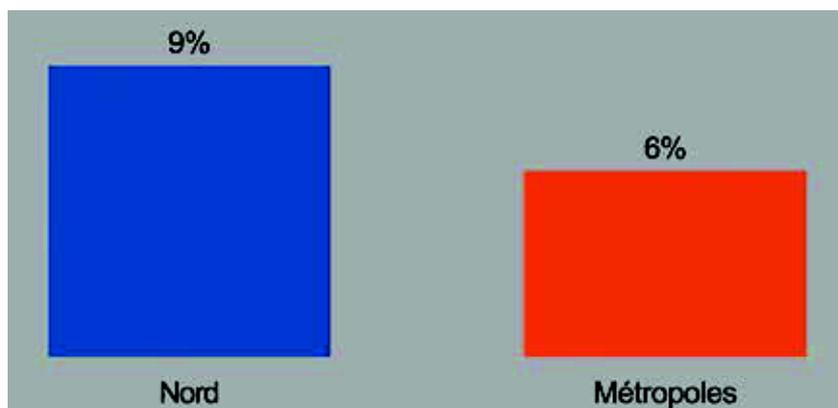
RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS
(SAUF AUTOROUTE) - MÉTROPOLIS



L'observation montre une situation identique dans les départements Métropoles.

a.1.1 Hors agglomération (sauf autoroute)

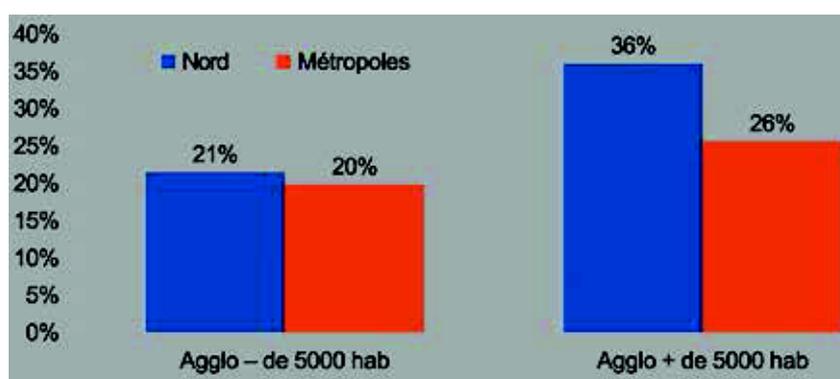
Part d'accidents de piétons hors agglo (sauf autoroutes)



La part d'accidents de piétons hors agglomération est de 9% soit de 3 points supérieurs aux départements Métropoles. Mais seuls 106 accidents de piétons hors agglomération (sauf autoroute) se sont produits entre 2012 et 2016, soit une moyenne de 20 accidents par an. Ce nombre est trop faible pour une comparaison statistique, et confirme la primauté du milieu agglomération.

a.1.2 En agglomération

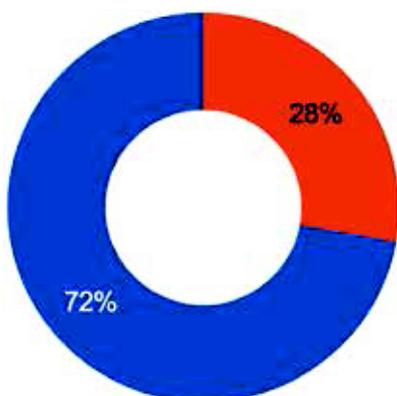
Part des accidents piétons



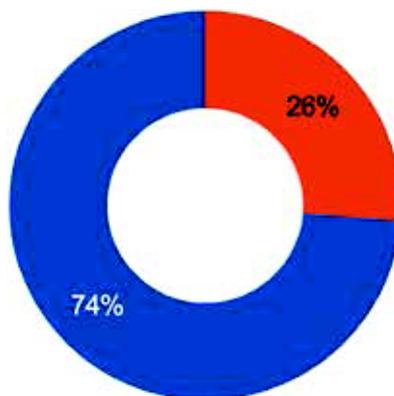
L'accidentalité piétonne est essentiellement urbaine avec 1892 sinistres sur 5501 accidents en agglomération, soit 1/3 des accidents en agglomération. La proportion d'accidents de piétons augmente avec la taille de l'agglomération. 36% des accidents dans les agglomérations de plus de 5000 hab sont des accidents impliquant au moins un piéton contre 26% dans les départements Métropoles.

b. selon la luminosité en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LA LUMINOSITÉ - NORD



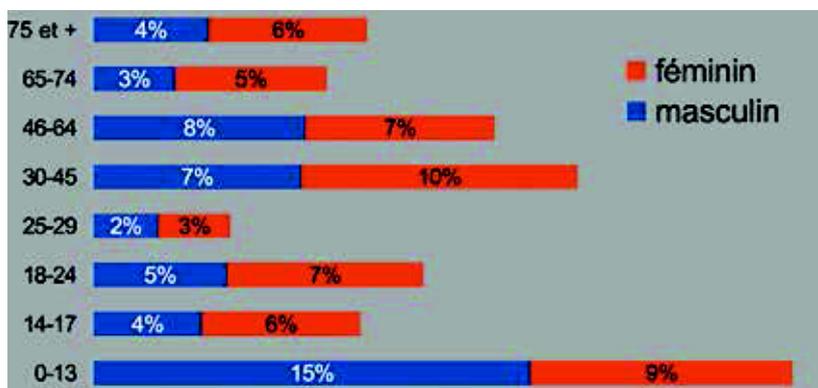
RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LA LUMINOSITÉ - MÉTROPOLIS



Près de 3 fois sur 4 les accidents de piétons en agglomération se produisent de jour. La configuration est très proche entre Nord et départements Métropoles.

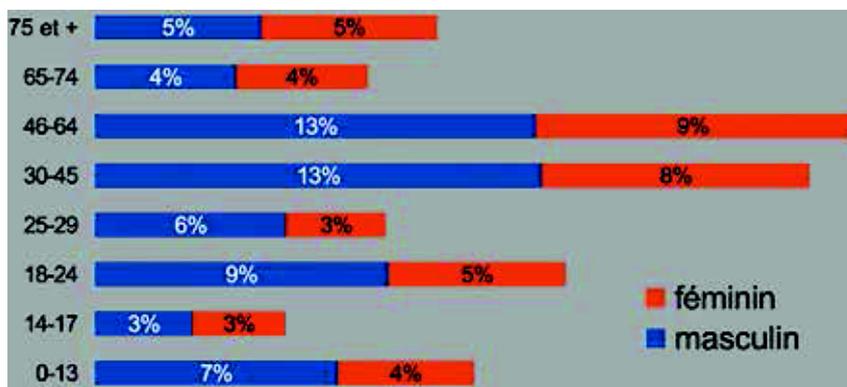
c. selon l'âge et le sexe en agglomération

Répartition des accidents de piétons - Nord



Les garçons sont 2 fois plus impliqués que les filles, pour la tranche 0-13 ans. Les femmes piétons sont légèrement majoritaires sur les autres tranches d'âge avec une accentuation pour les plus de 75 ans.

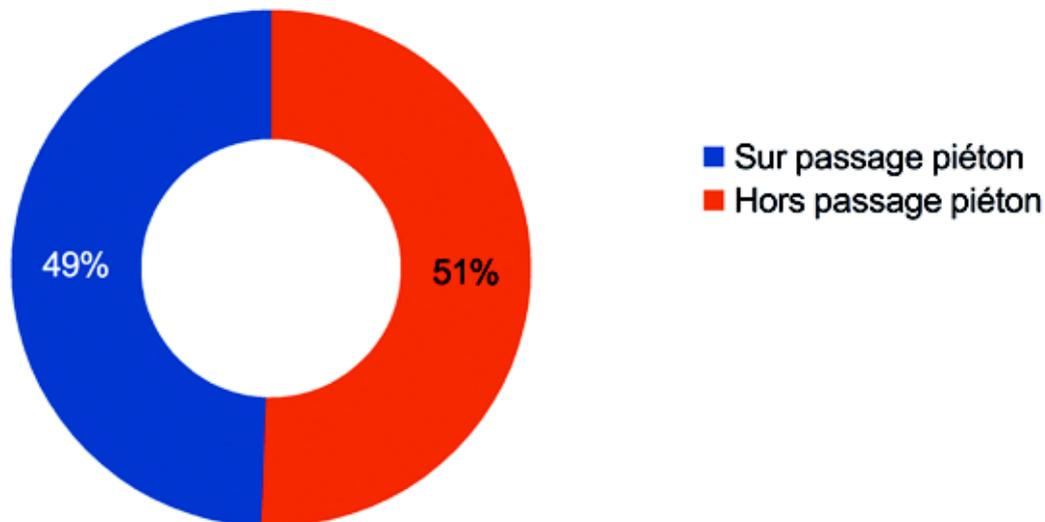
Répartition des accidents de piétons - Métropoles



Les piétons accidentés sont plus âgés dans les départements Métropoles. 22 % des accidents concernent des piétons âgés entre 46 et 64 ans contre 15% dans le Nord. La structure démographique de la population en est certainement le motif principal.

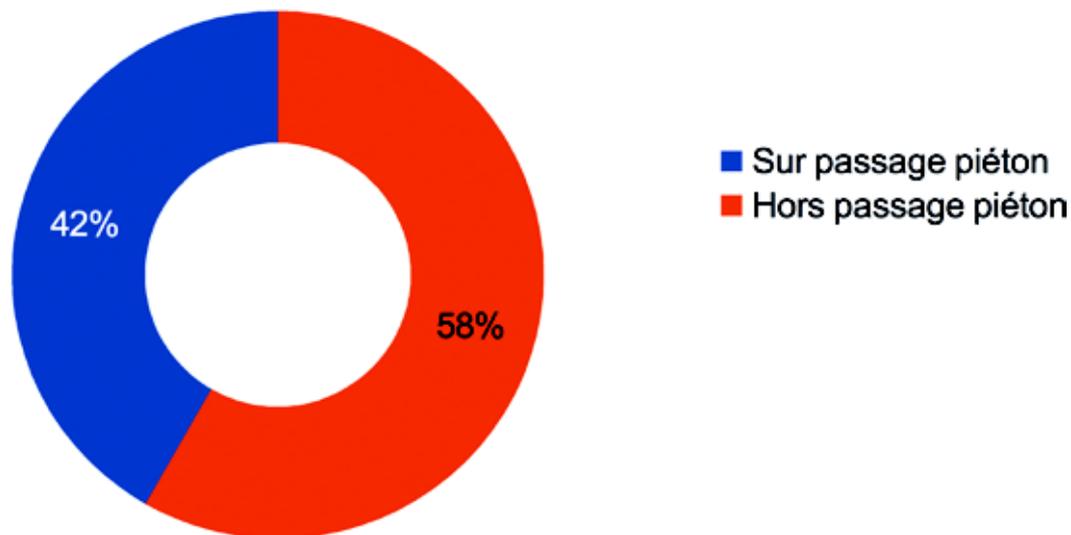
d. selon l'utilisation du passage piéton en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS
(SAUF AUTOROUTE) - NORD



1 accident de piéton sur 2 se produit lorsqu'il traverse sur un passage piéton.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DE PIÉTONS
(SAUF AUTOROUTE) - MÉTROPOLES

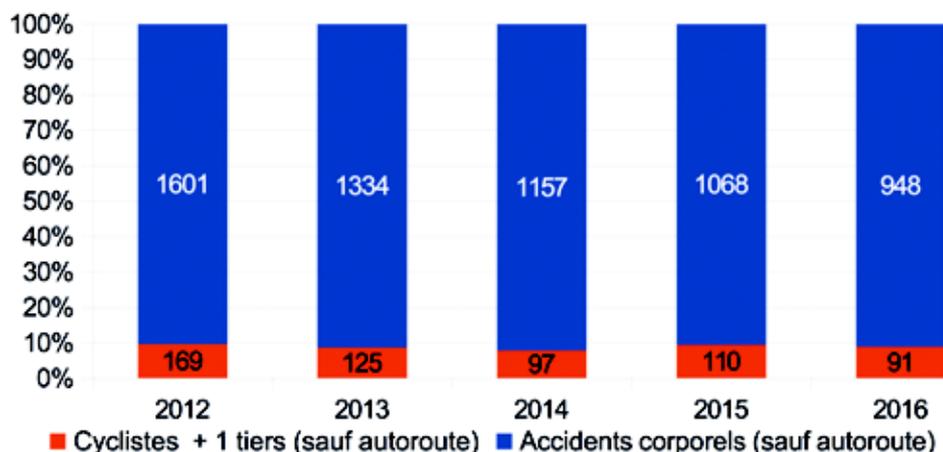


La part d'accidents sur un passage piéton est proportionnellement plus importante dans le département du Nord que dans les départements Métropoles (49% contre 42%).

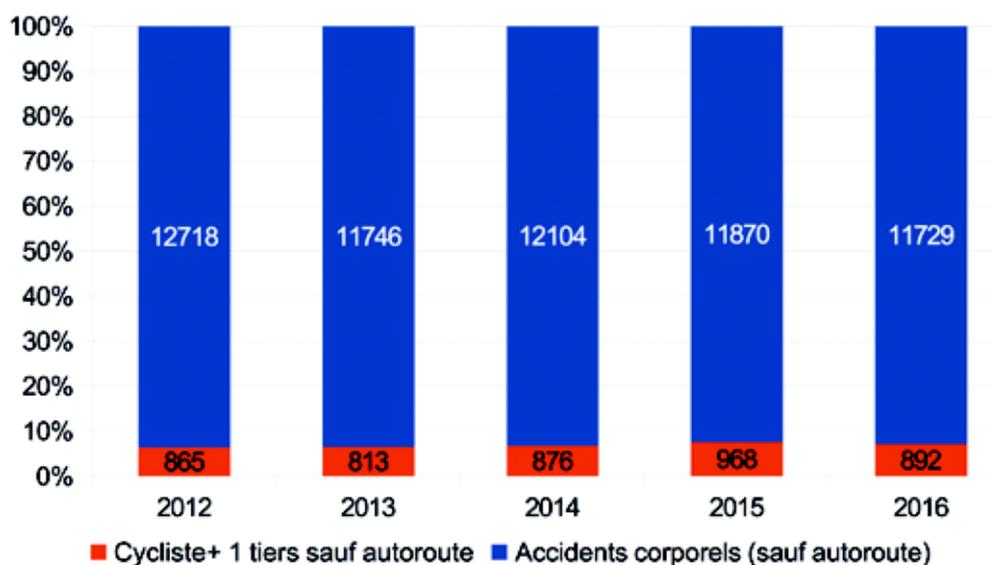
E.2 LES CYCLISTES EN CONFLIT* AGGLOMÉRATION ET HORS AGGLOMÉRATION (SAUF AUTOROUTE)

E.2.1 L'importance de l'enjeu cycliste

Part des accidents de cyclistes par rapport aux accidents corporels du département Nord



Part des accidents de cyclistes par rapport aux accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est un peu plus élevée dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

* Nota : Faisant partie de l'enjeu « Partage de la voirie », les cyclistes accidentés seuls sans autre véhicule ni piéton ne sont pas comptabilisés.

Tableau comparatif des accidents de cyclistes du département du Nord, des départements Métropoles 2012-2016 et de la France métropolitaine 2016.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec un piéton (hors autoroute)	Nombre total d'accidents (hors autoroute)	% d'accidents piéton
Accidents corporels	Nord	592	6700	8,8%
	Métropoles	4190	57666	7,3%
	France 2016	3904	53655	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	2973	4,8%
	France 2016	148	3384	4,4%

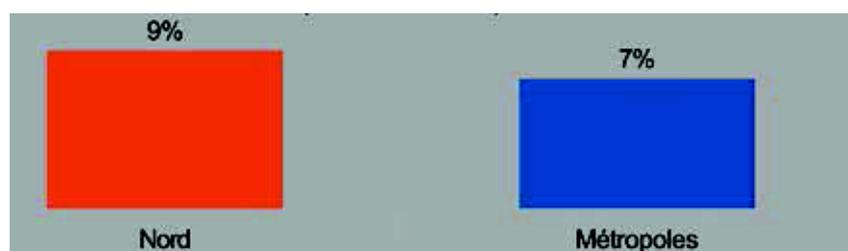
Les cyclistes représentent statistiquement un enjeu relatif par rapport à la référence départements Métropoles.

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 % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		oui (TS+)

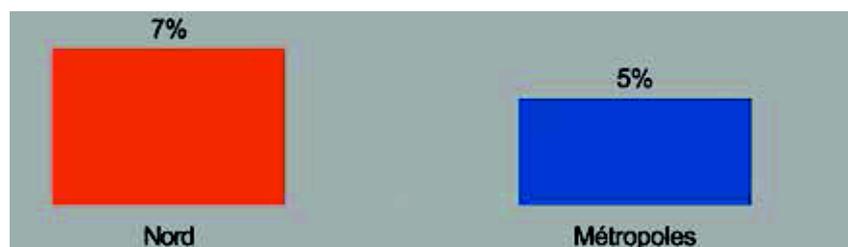
Les accidents de cyclistes en conflit (sauf autoroute)

PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (SAUF AUTOROUTES)



Les cyclistes représentent 9% de l'accidentalité totale (sauf autoroute) du département, supérieure à celle observée dans les départements Métropoles.

PART DE CYCLISTES TUÉS (ACCIDENTS AVEC UN TIERS)

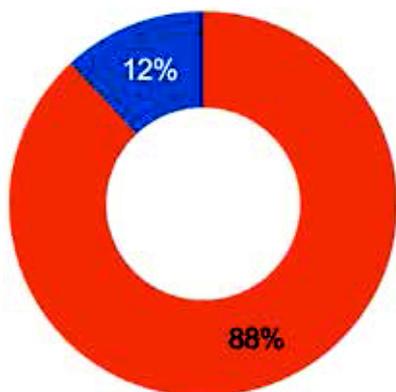


Les cyclistes représentent 7% des tués (sauf autoroute) dans le département, part supérieure de 2 points à celle observée dans les départements Métropoles.

E.2.2 Le panorama des accidents de cyclistes impliquant un tiers

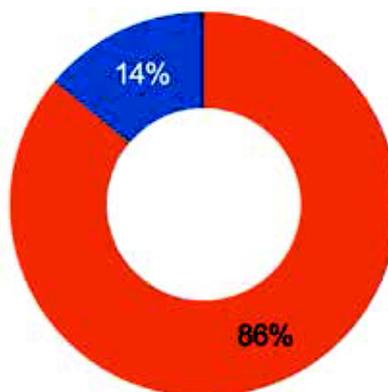
a. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (SAUF AUTOROUTES) - NORD



Près de 9 accidents de cyclistes sur 10 se produisent en agglomération.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (SAUF AUTOROUTES) - MÉTROPOLES

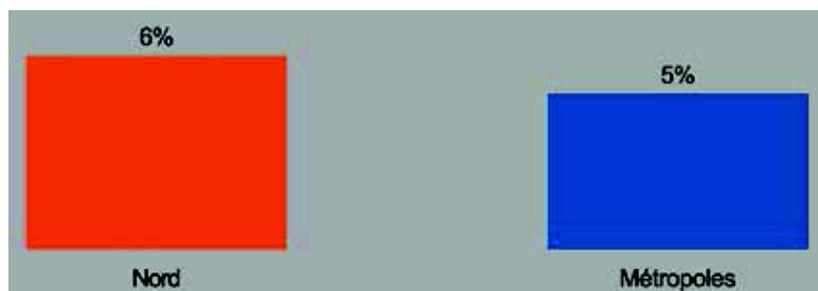


La répartition est semblable dans les départements Métropoles.

■ Hors Agglo
■ Agglo

a.1.1 Hors agglomération (sauf autoroute)

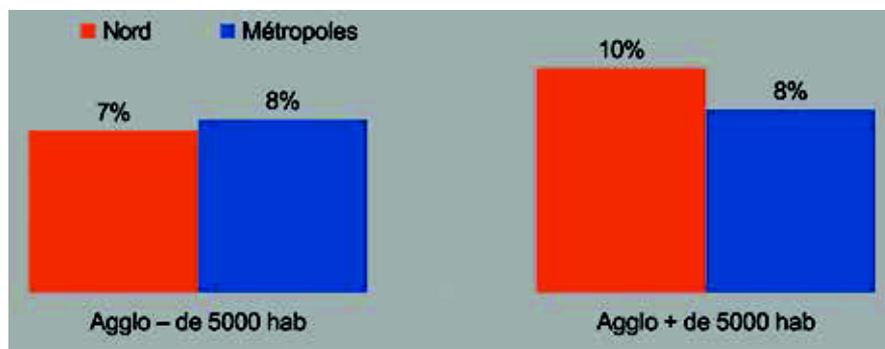
PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES (HORS AGGLO - SAUF AUTOROUTES)



Les accidents de cyclistes constituent 6% des accidents hors agglomération. Seuls 71 accidents de cyclistes hors agglomération (sauf autoroute) se sont produits entre 2012 et 2016, soit une moyenne de 14 accidents par an. Ce nombre est trop faible pour une comparaison statistique. Il confirme la primauté du milieu agglomération.

a.1.2 En agglomération

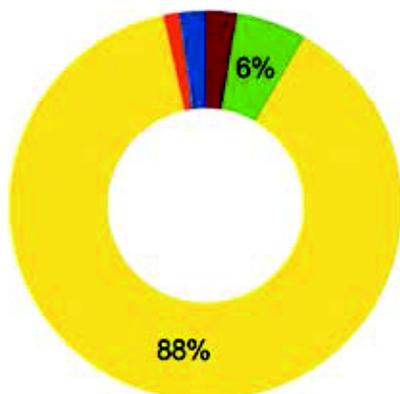
PART DES ACCIDENTS DES CYCLISTES EN AGGLOMÉRATION



Dans les agglomérations du Nord de plus de 5000 habitants, 10% des accidents sont des accidents de cyclistes contre 8% dans les départements Métropoles.

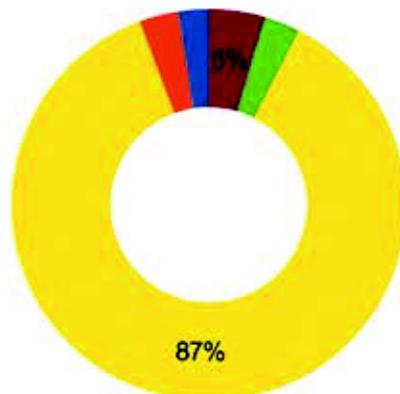
b. selon le véhicule heurtant en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LE VÉHICULE IMPLIQUÉ - NORD



88% des accidents de cyclistes le sont en conflit avec un véhicule de tourisme.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS
SELON LE VÉHICULE IMPLIQUÉ - MÉTROPOLES

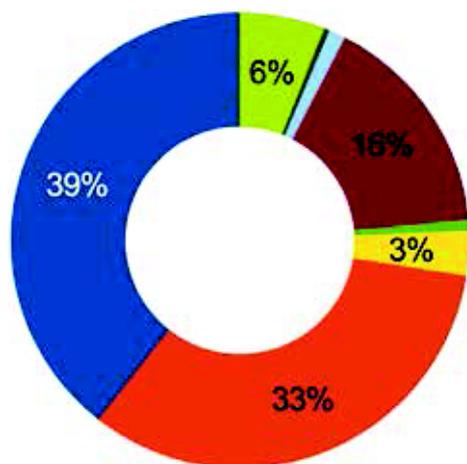


La même configuration est observée dans les départements Métropoles.

- Cyclo
- Moto
- VL
- PL
- Autres

c. selon l'intersection en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'INTERSECTION - NORD

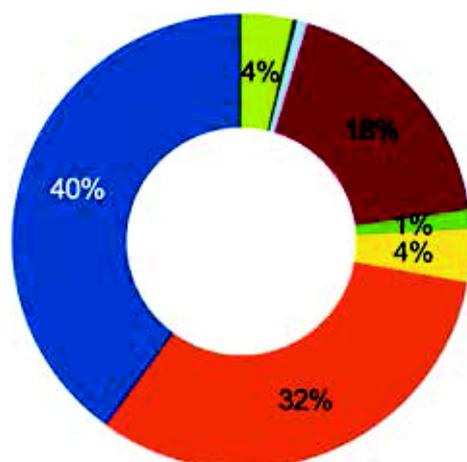


- en X
- en T
- en Y
- à plus de 4 branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

Nota: les accidents pris en compte se produisent aux abords des intersections. Il se peut que les véhicules impliqués soient sur la même voie sans entreprendre de changement de direction.

Les intersections plus traditionnelles en X ou en T sont les plus accidentogènes et concernent plus de 7 accidents de cyclistes sur 10. La part d'accidents de cyclistes dans les giratoires (16% des accidents) est non négligeable, surtout compte tenu du nombre restreint de giratoires par rapport au nombre d'intersections en X ou en T.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'INTERSECTION - MÉTROPOLES

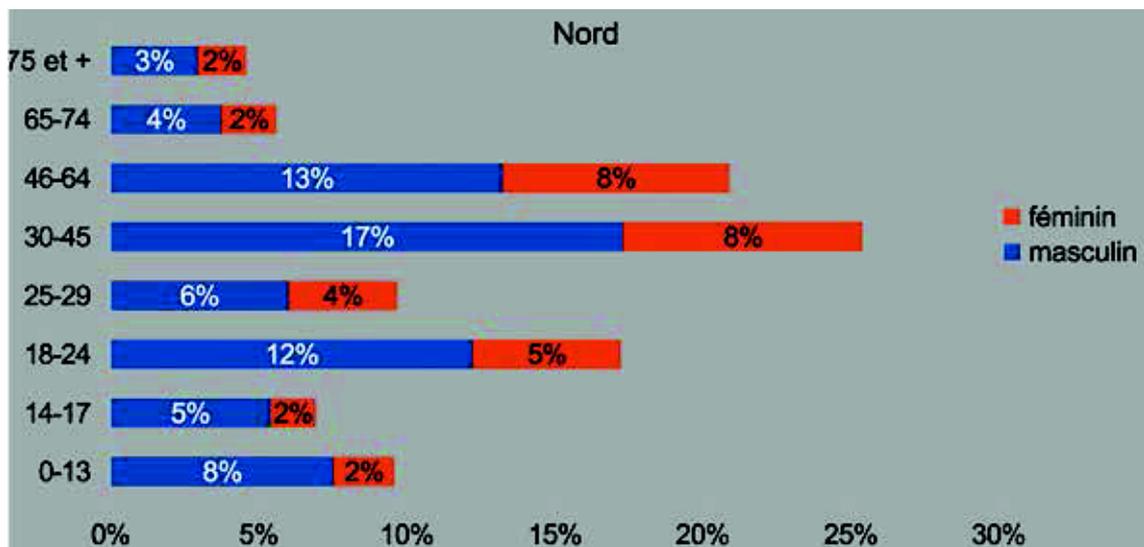


- en X
- en T
- en Y
- à plus de 4 branches
- giratoire
- place
- passage à niveau
- autre

La configuration est quasi-identique dans les départements Métropoles. Le giratoire s'avère dangereux pour les cyclistes.

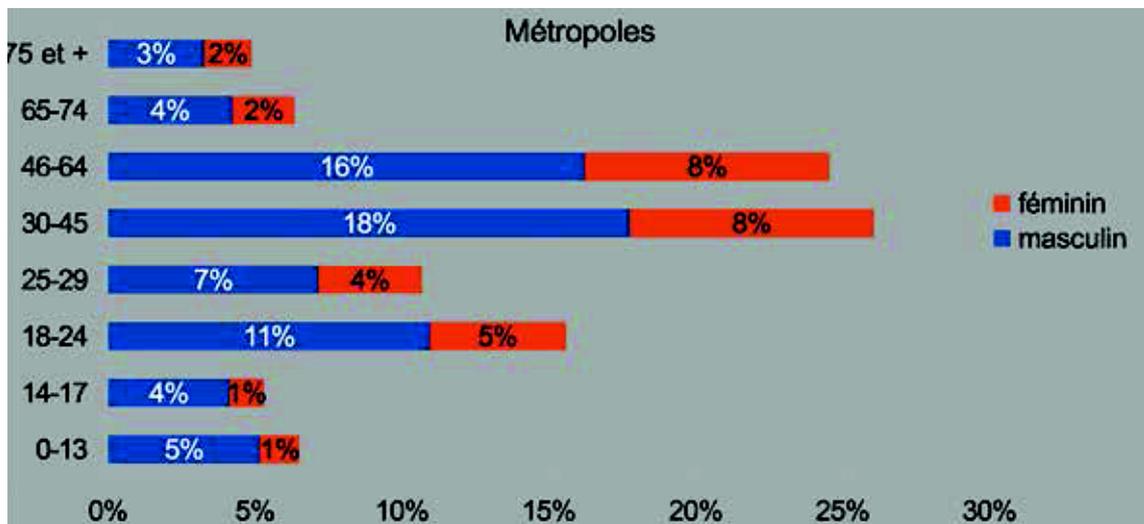
d. selon l'âge et le sexe en agglomération

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES - NORD



La part des 30-45 ans est la plus importante. Ils sont présents dans 25% de la totalité des accidents de cyclistes. Les accidentés sont majoritairement des hommes quelque soit l'âge.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS DES CYCLISTES - MÉTROPOLIS

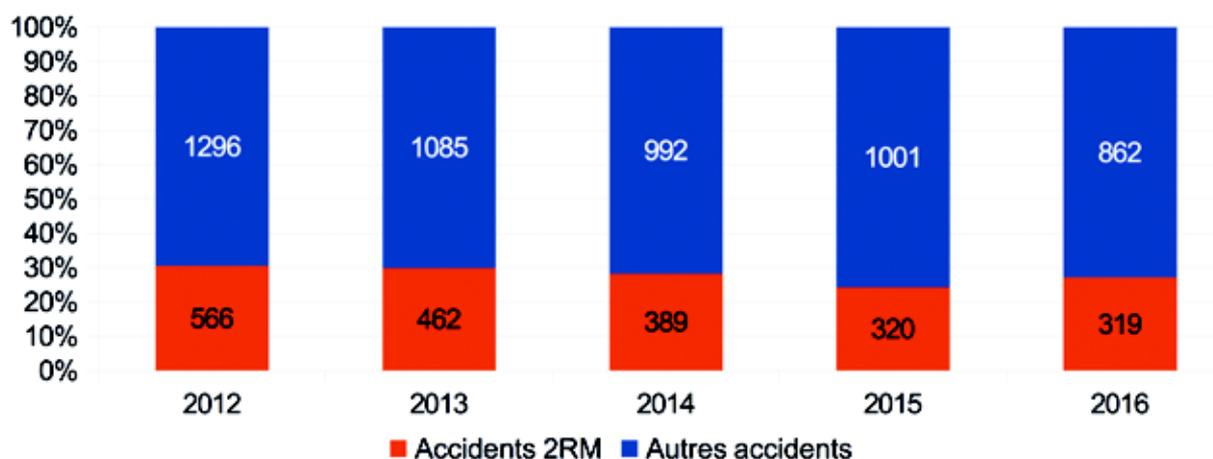


La configuration est similaire dans les départements Métropoles. Seuls les hommes âgés entre 46 et 64 ans sont proportionnellement plus nombreux. Ils sont présents dans 16% des accidents contre 13% dans le Nord.

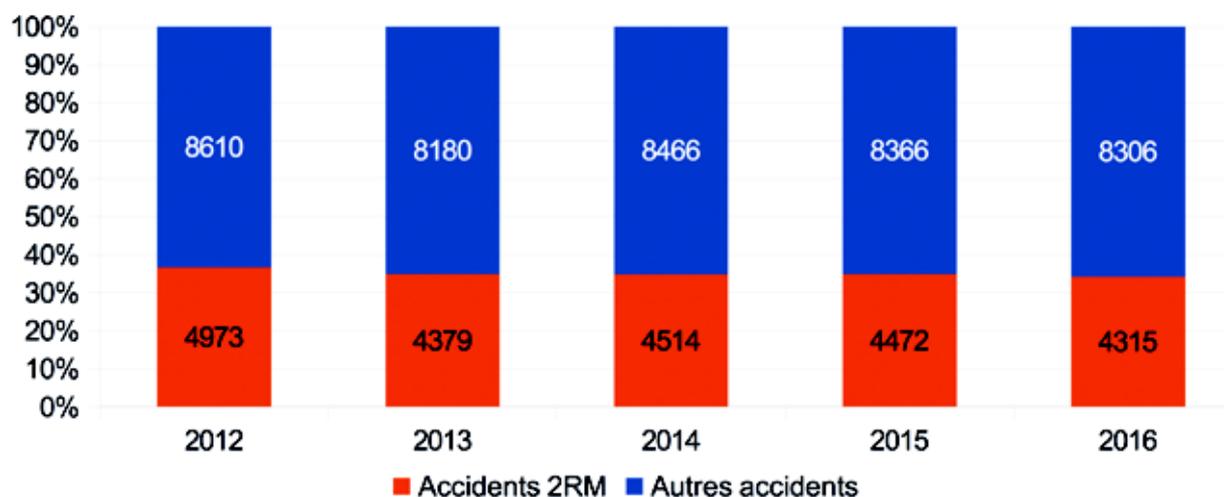
F. LES DEUX-ROUES MOTORISÉS

F.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU DEUX-ROUES MOTORISÉS

Part des accidents liés aux 2RM parmi les accidents corporels du département du Nord



Part des accidents liés aux 2RM parmi les accidents corporels départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents de 2RM du département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM	Nombre total d'accidents	% d'accidents 2RM
Accidents corporels	Nord	2056	7292	28,2%
	Métropoles	22455	64581	34,8%
	France 2016	20162	58191	34,6%

Période 2012-2016		Nombre de tués usagers 2RM	Nombre total de tués	% de tués usagers 2RM
Tués	Nord	100	444	22,5%
	Métropoles	860	3335	25,8%
	France 2016	734	3384	21,7%

Les deux-roues motorisés représentent statistiquement un enjeu absolu par rapport à la référence départements Métropoles, aussi bien en terme d'accidentalité qu'en terme 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		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

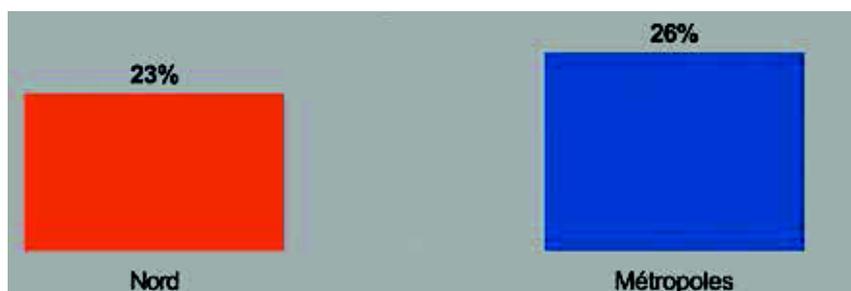
F.2 LE PANORAMA DE L'ENSEMBLE DES ACCIDENTS DE DEUX-ROUES MOTORISÉS

PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM



La part d'accidents impliquant un 2 RM est plus importante dans les départements Métropoles dépassant le tiers du total. Dans le Nord, elle est de 7 points inférieure à celle des départements Métropoles.

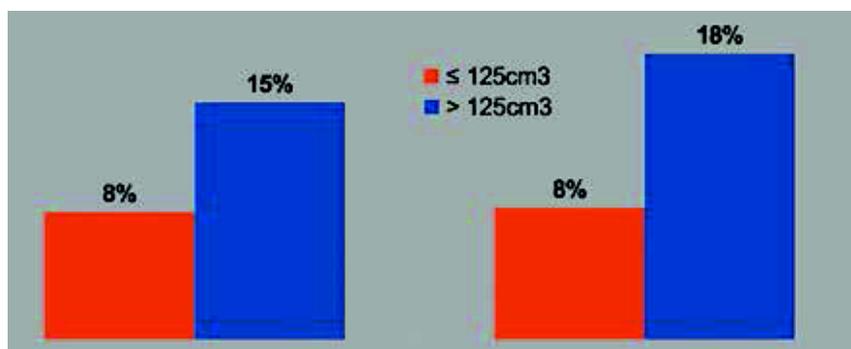
PART D'USAGERS 2RM TUÉS



La part de tués est également inférieure mais avec un différentiel réduit. Toutefois, malgré une part réduite d'accidents, les conducteurs ou passagers de 2RM représentent près d'un tué sur 4 dans le Nord, proportion finalement proche de celle observée dans les départements Métropoles.

Répartition des tués selon le type de 2RM Nord et Département Métropoles

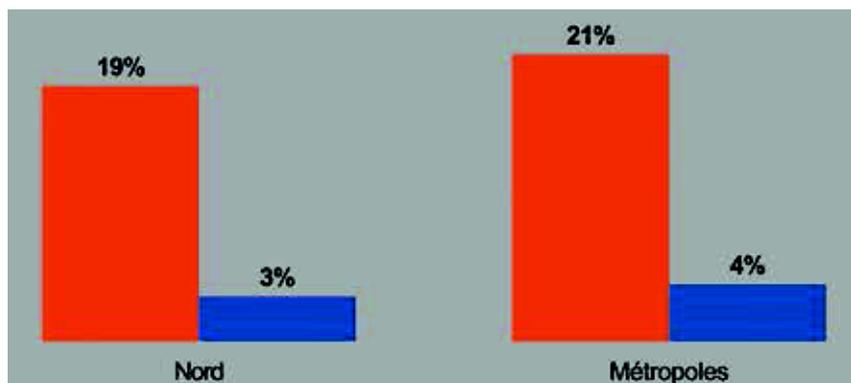
PART DES TUÉS SELON LE TYPE DE 2RM



Dans le Nord, la mortalité « motos lourdes » représente une part 2 fois supérieure à celle des cyclomoteurs et motos légères. Dans les départements Métropoles, la part de tués en « motos lourdes » (> à 125cm³) de 18% est plus importante que dans le Nord (15%).

Répartition des tués selon l'âge Nord et Département Métropoles

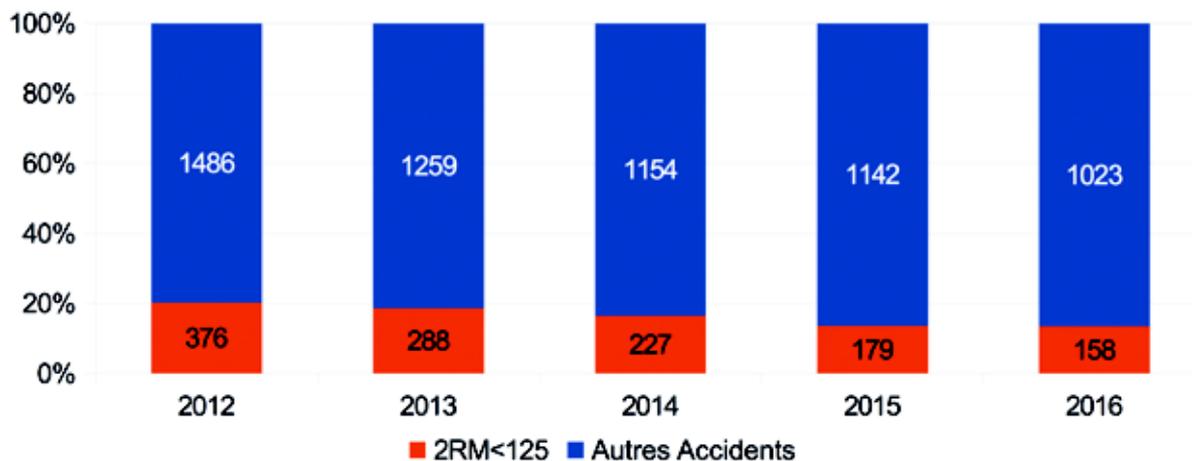
PART DES TUÉS SELON L'ÂGE EN 2RM



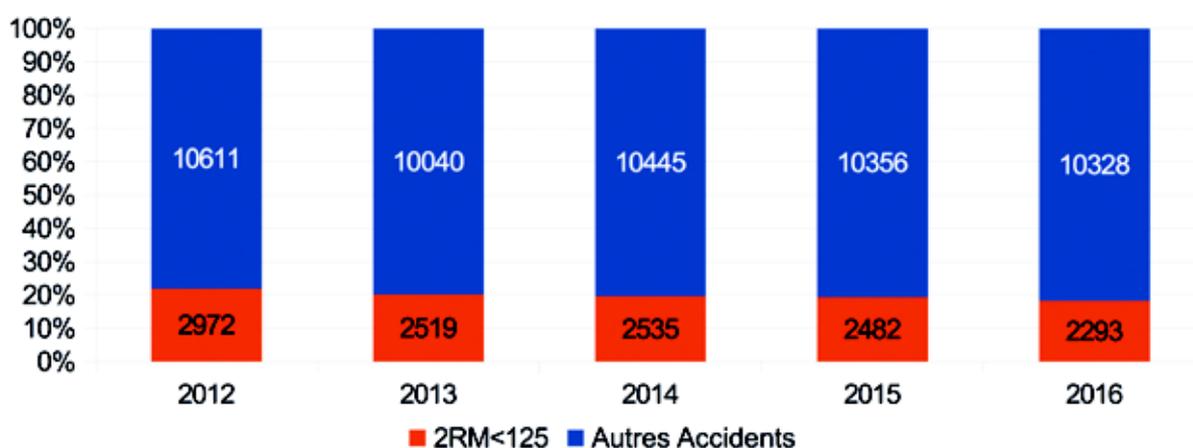
Les usagers tués en deux-roues motorisés âgés de moins de 50 ans représentent près de 20% du total des tués sur les routes du Nord, alors que ceux de plus de 50 ans n'en représentent que 3%. Ces parts sont légèrement supérieures dans les départements Métropoles.

F.3 LES CYCLOMOTEURS ET MOTOS LÉGÈRES (125 INCLUS)

Part des accidents liés aux 2RM \leq à 125 cm³ parmi les accidents corporels du département du Nord



Part des accidents liés aux 2RM \leq à 125 cm³ parmi les accidents corporels des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

Il est observé une baisse notable, tant en nombre qu'en pourcentage, du nombre d'accidents de cyclomoteurs et motos légères dans le département du Nord.

Tableau comparatif des accidents de 2RM <125 du département du Nord et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.

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%

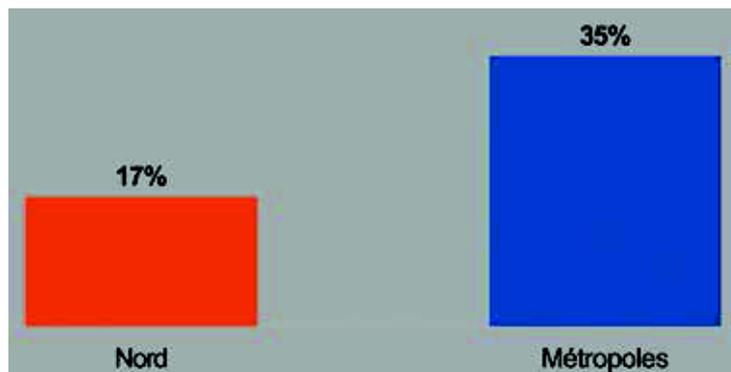
Période 2012-2016		Nombre de tués 2 RM ≤125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM ≤ 125
Tués	Nord	35	100	35%
	Métropoles	271	860	31,5%
	France 2016	247	800	30,9%

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 (60%) est supérieure à celle observée pour les départements Métropoles (57%). Il en est de même pour la mortalité.

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 % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		oui (TS+)

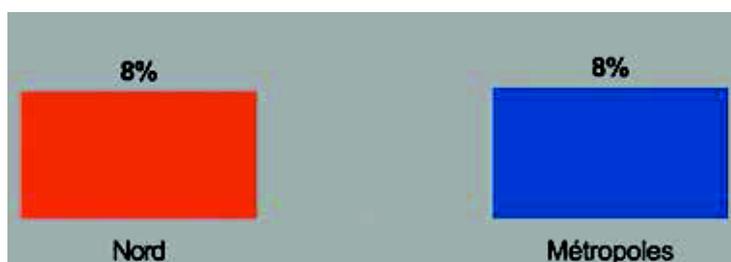
F.3.1 Le panorama des accidents de 2RM ≤ à 125 cm³

PART D'ACCIDENTS AVEC 2RM ≤ 125



Les accidents impliquant ce type de véhicule représentent 17% du total des accidents dans le département du Nord. Ce chiffre est 2 fois plus importante dans les départements Métropoles.

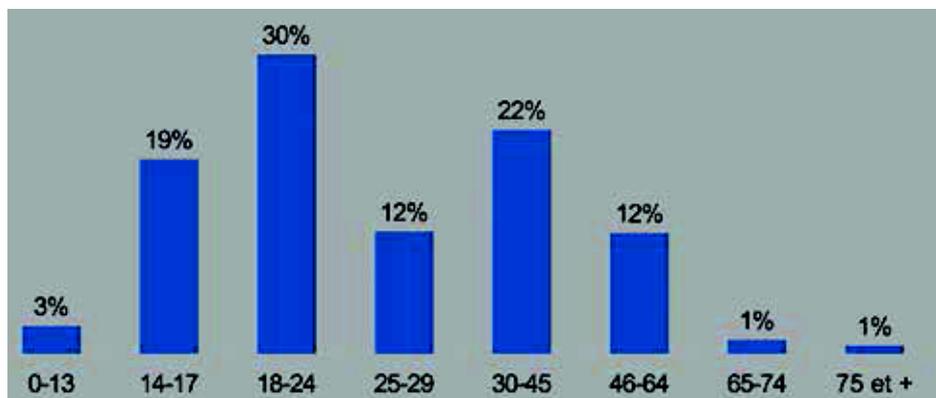
PART DE TUÉS EN 2RM ≤ 125



Malgré une part d'accidents réduite, la mortalité (8% du total des tués) connaît une proportion égale à celle des départements Métropoles.

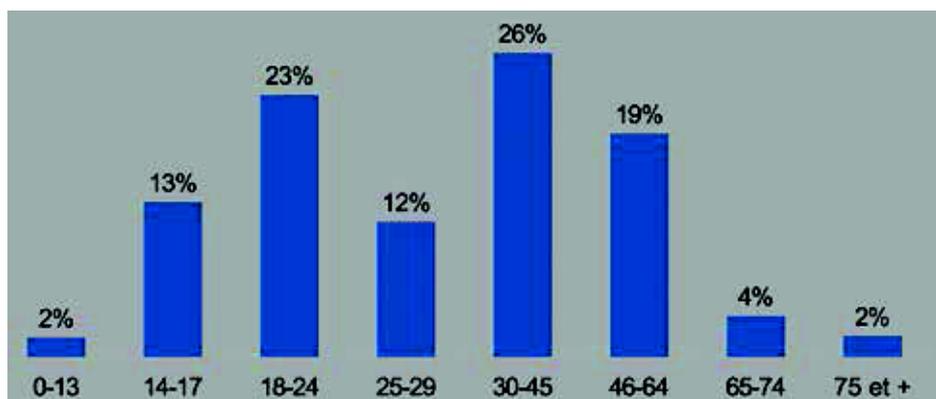
a. Selon l'âge

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤ 125 SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - NORD



Les 18-24 ans représentent la tranche d'âge la plus impactée dans ces accidents.

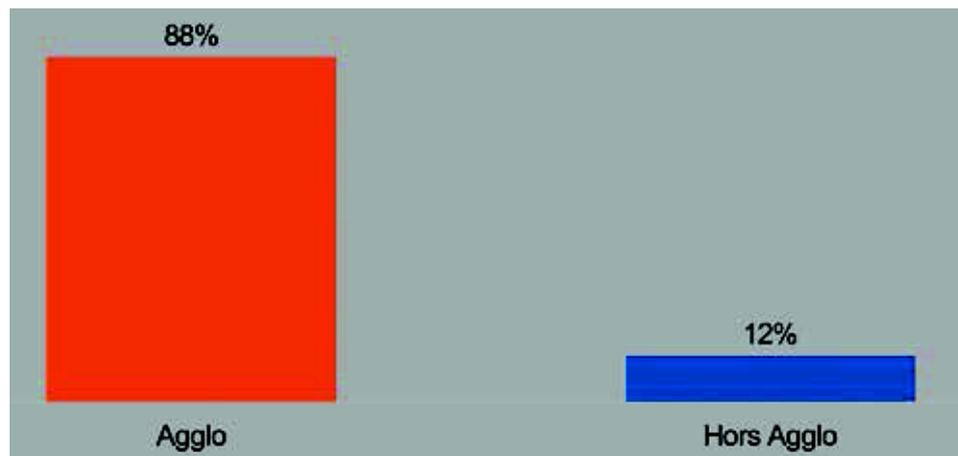
RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤ 125 SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - MÉTROPOLIS



Les parts d'accidents impliquant au moins un usager âgé entre 14 et 17 ans (+6 points) et ceux âgés entre 18 et 24 ans sont plus importantes (+7 points) dans le département du Nord que dans les départements Métropoles.

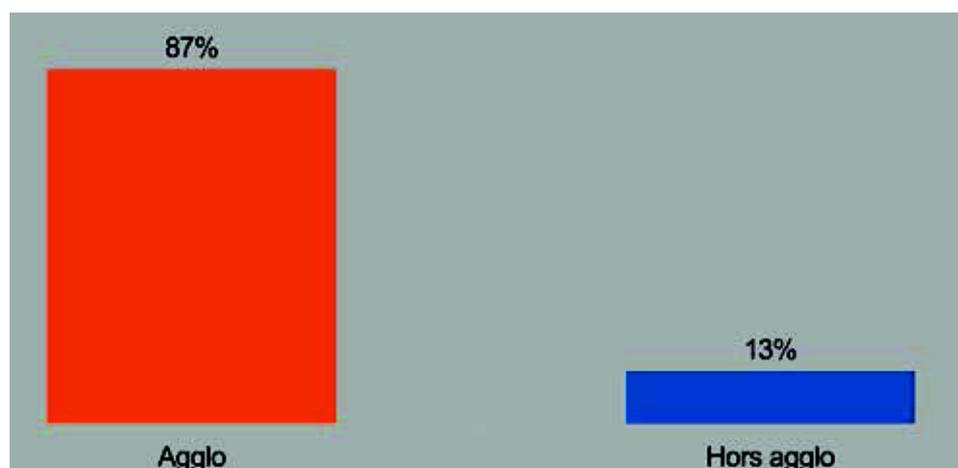
b. Selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤125 - NORD



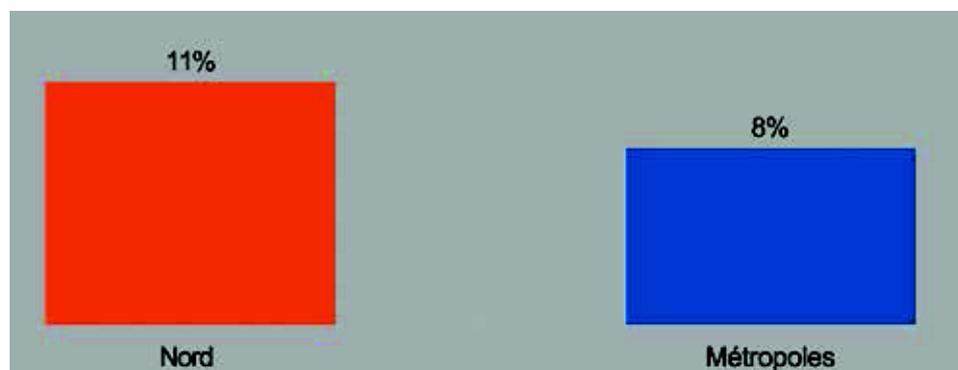
L'accidentalité est essentiellement urbaine, se produisant près de 9 fois sur 10 en agglomération.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM ≤125 - MÉTROPOLIS



Les proportions sont quasi-identiques dans les départements Métropoles.

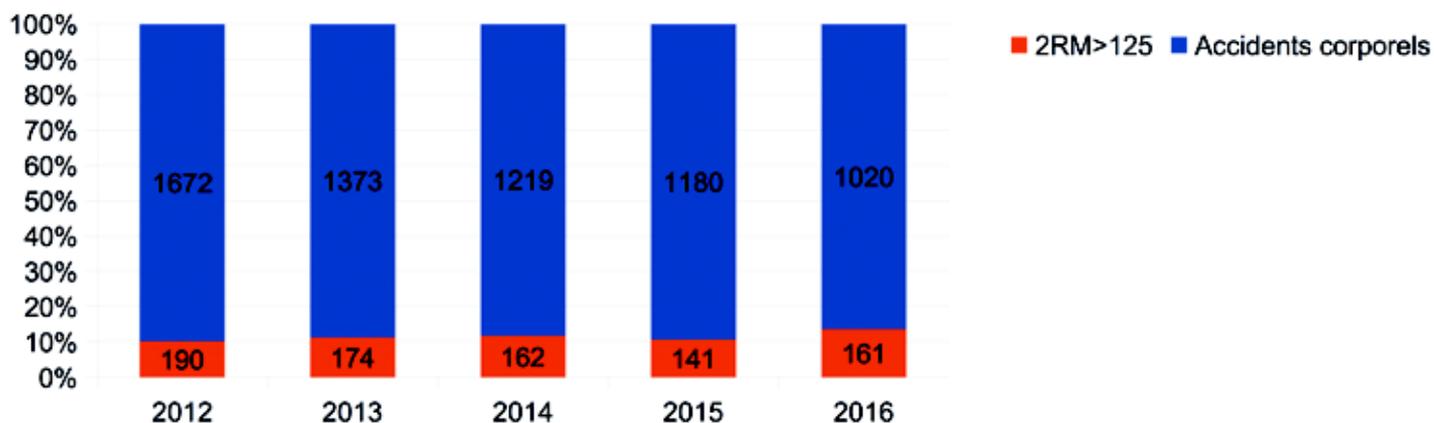
c. Port du casque



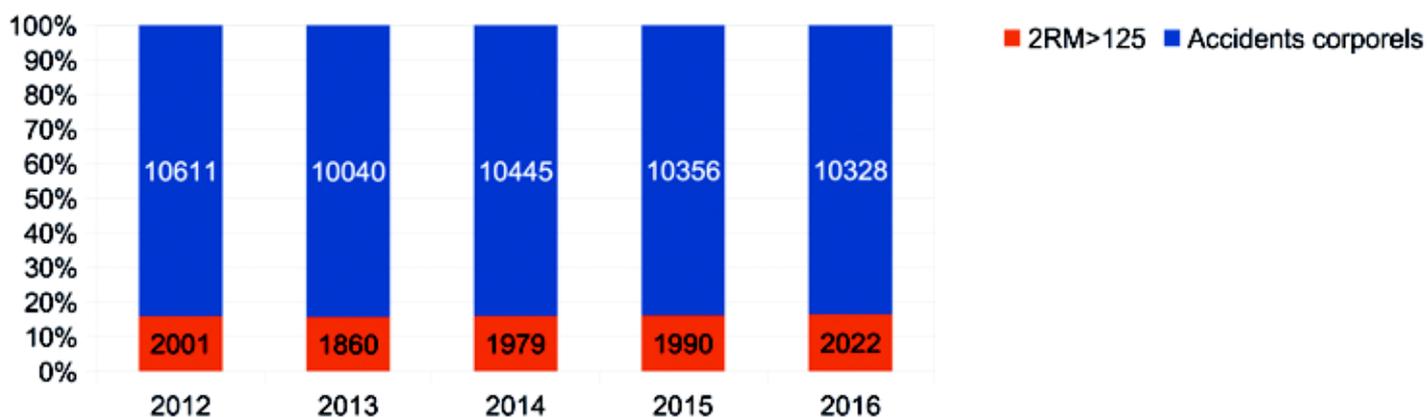
Dans le département du Nord, pour ce type de véhicule 1 usager tué sur 10 ne porte pas le casque. La part d'usagers tués non casqués est supérieure de 3 points aux départements Métropoles.

F.4 LES MOTOCYCLETTES LOURDES > À 125CM³

**Part des accidents liés aux 2RM > à 125cm³
parmi les accidents corporels du département du Nord**



**Part des accidents liés aux 2RM > à 125cm³
parmi les accidents corporels des départements Métropoles**



Sur la période 2012-2016, la part d'accidents est plus basse dans le département du Nord, par rapport à celle observée dans les départements Métropoles.

Tableau comparatif des accidents de 2RM >125 du département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016 et la France métropolitaine 2016.

Période 2012-2016		Nombre d'accidents avec 2 RM ≤ 125	Nombre d'accidents 2RM	% d'accidents 2RM ≤ 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 ≤ 125	Nombre total de tués 2RM	% de tués 2RM ≤ 125
Tués	Nord	65	100	65%
	Métropoles	589	860	68,5%
	France 2016	553	800	69,1%

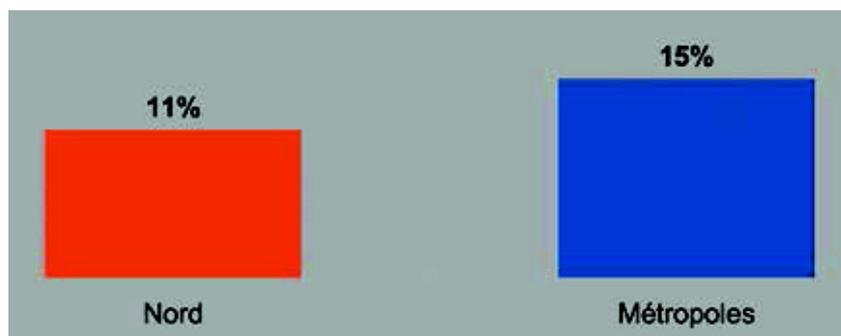
Par rapport au total des accidents 2RM, l'enjeu est absolu en terme d'accidentalité. Les motos lourdes sont très proches des 15 tués par an en 5 ans signifiant un enjeu absolu de sécurité routière. Elles constituent la majorité de l'accidentalité et de la mortalité en deux-roues motorisés.

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 % Metropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Metropoles		non

F.4.1 Le panorama des accidents impliquant une moto lourde (> à 125)

PART D'ACCIDENTS AVEC UNE MOTO LOURDE (>125)



Les motos lourdes sont impliquées dans 11% du total des accidents corporels contre 15% dans les départements Métropoles.

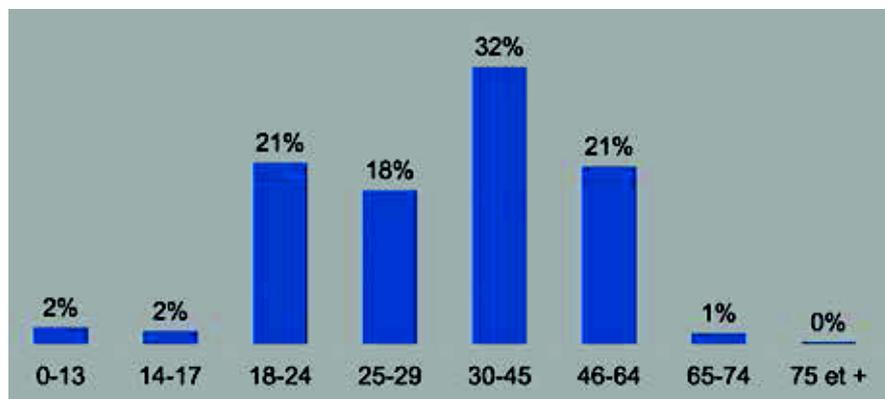
PART DE MOTOCYCLISTES TUÉS - MOTOS LOURDES (> 125)



Dans le Nord, 15% du total des tués sont des motocyclistes (motos lourdes) contre 21% dans les départements Métropoles.

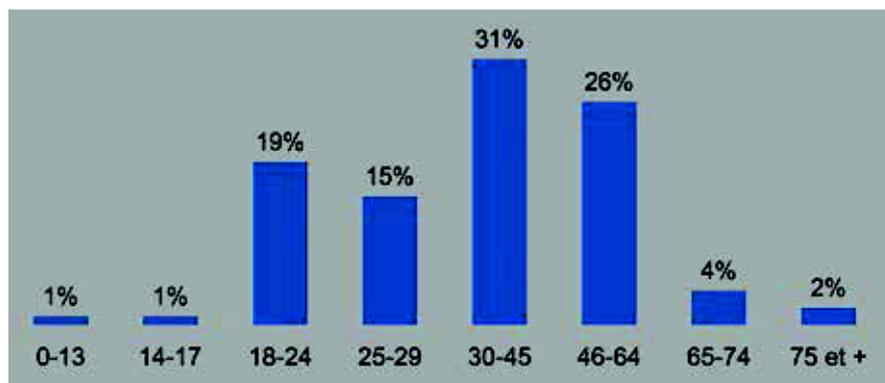
a. selon l'âge

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS - NORD 2RM>125



La tranche d'âge des motocyclistes âgés entre 30 et 45 ans est majoritaire. A elle seule, elle représente près de 1 impliqué sur 3 dans les accidents avec une moto lourde.

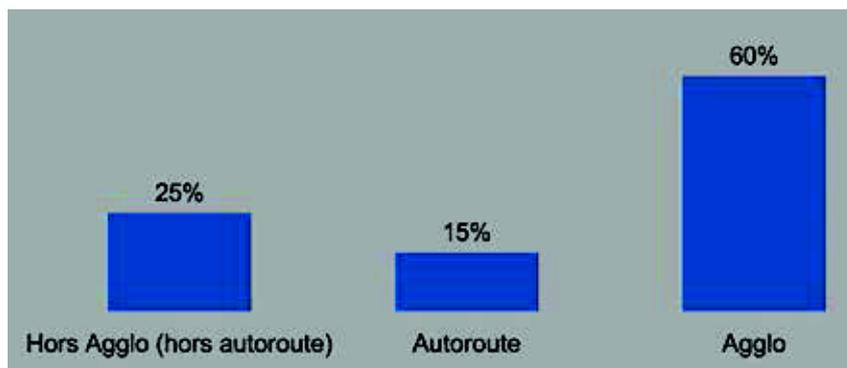
RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE DES IMPLIQUÉS MÉTROPOLES 2RM>125



Les usagers des départements Métropoles âgés entre 18 et 24 ans présents dans ce type d'accidents, sont proportionnellement moins nombreux que dans le Nord.

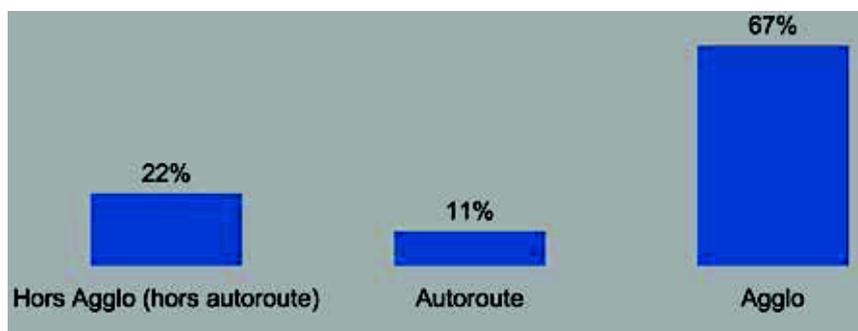
b. selon le milieu

PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM>125 - NORD



La part d'accidents hors agglomération est élevée (40%) compte tenu du caractère urbain du département. 6 accidents sur 10 hors agglomération se produisent hors autoroute.

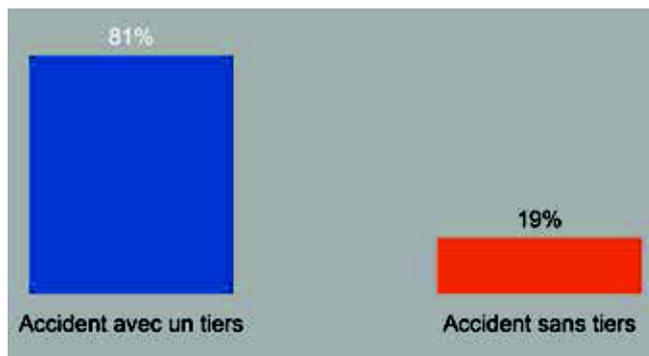
PART D'ACCIDENTS IMPLIQUANT UN 2RM>125 - MÉTROPOLIS



La part urbaine est plus élevée que dans le département du Nord (+7 points). La part d'accidents situés hors-agglomération (sauf autoroute) est quasiment égale à celle observée dans le département du Nord.

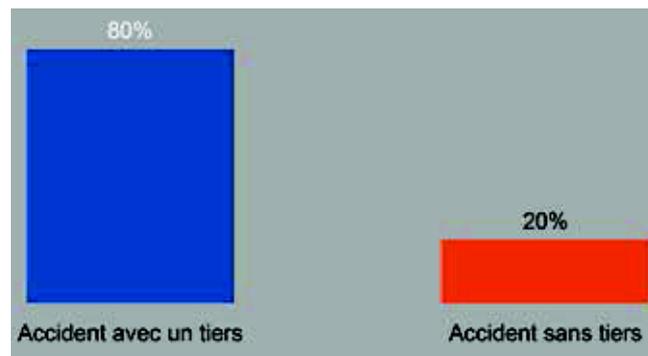
c. selon les conflits

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM>125 SELON LES CONFLITS - NORD



1 accident de moto sur 5 (19%) est un accident seul sans conflit. A titre de comparaison, seul 12% des accidents impliquant un véhicule de tourisme le sont avec un véhicule isolé.

RÉPARTITION DES ACCIDENTS 2RM>125 SELON LES CONFLITS - MÉTROPOLIS

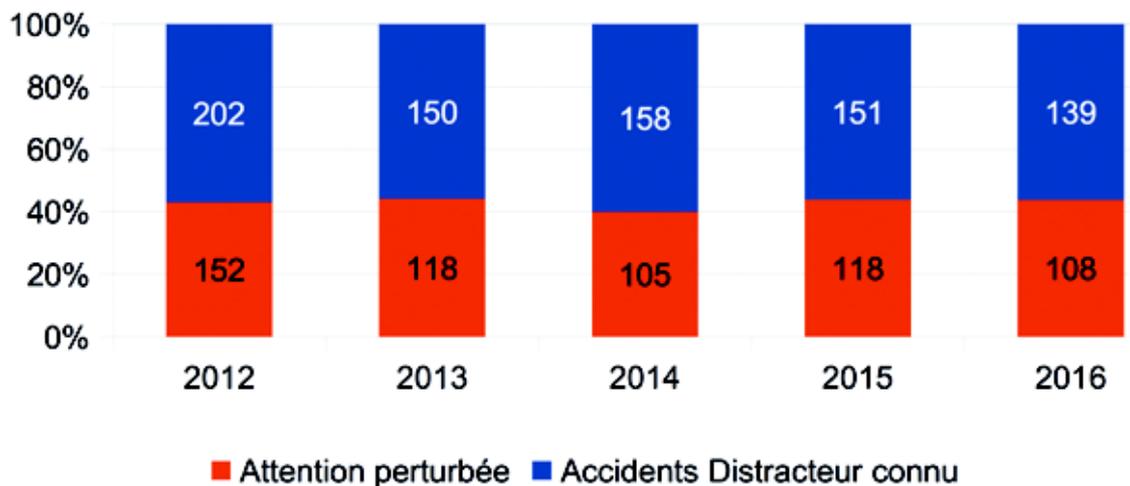


La proportion est sensiblement la même dans les départements Métropoles.

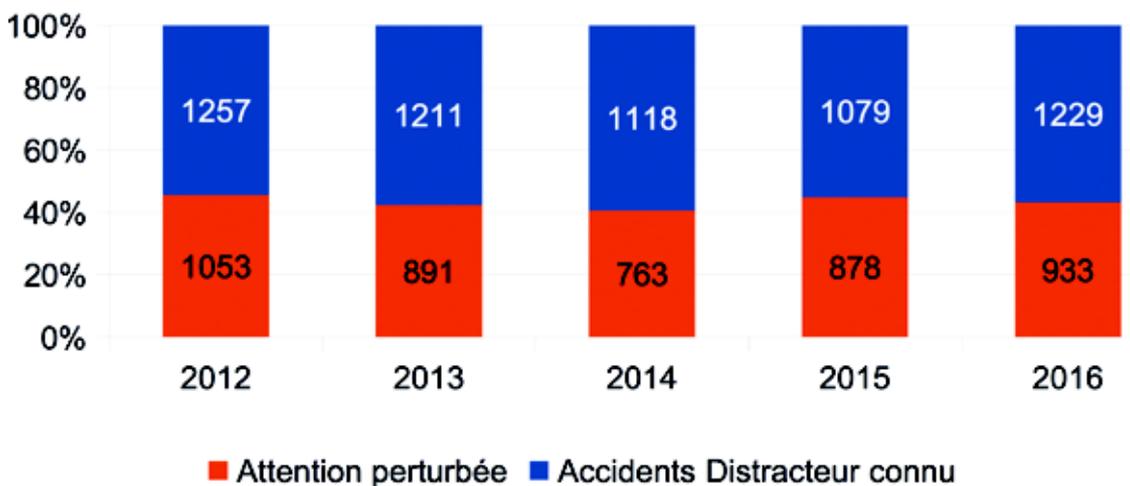
G. LES DISTRACTEURS

G.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU DISTRACTEURS*

Part des accidents liés « aux distracteurs connus » parmi les accidents corporels renseignés du département du Nord



Part des accidents liés aux « distracteurs connus » parmi les accidents corporels renseignés des départements Métropoles



Sur la période 2012-2016, les parts d'accidents sont similaires dans le département du Nord et dans les départements Métropoles.

* L'ensemble accidents à distracteur connus est établie par rapport au champ du BAAC « Facteur lié à l'usager » renseigné. Si le facteur choisi est « attention perturbée » il est par convention lié à l'utilisation d'un distracteur.

G.1.1 Le panorama des accidents liés aux distracteurs

Tableau comparatif des accidents avec un usager dont l'attention est perturbée entre le département du Nord, et les départements Métropoles entre 2012 et 2016.

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	4 518	10 412	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.

Analyse statistique

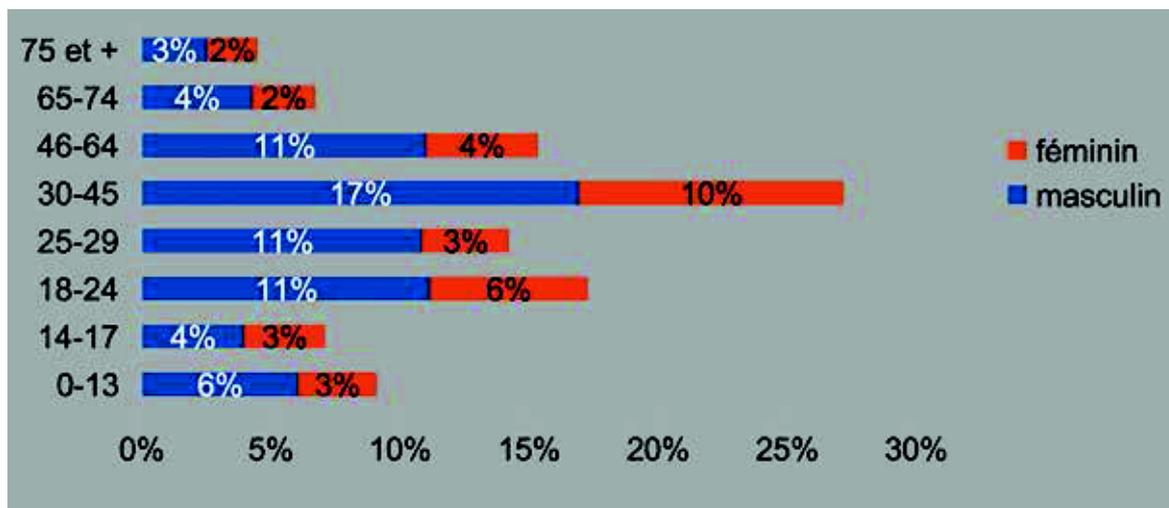
Seuils	Enjeu absolu	Enjeu relatif
≥ 20 % des accidents du département	oui	
≥ 15 tués/an dans le département	non	
Écart positif > 5 points entre % du département Nord et % Métropoles		non
Écart positif < 5 points entre % département Nord et % Métropoles		non

Nota : Sur les 29 personnes décédées, près de la moitié (14) le sont en 2016 avec à priori une recherche améliorée sur l'utilisation des distracteurs au moment de l'accident. Ainsi, en 2016 le nombre de tués dans les accidents avec au moins un usager en attention perturbée (14) sur le nombre de tués dans les accidents renseignés (38) atteint 37%.

G.1.2 Le panorama des accidents liés aux distracteurs

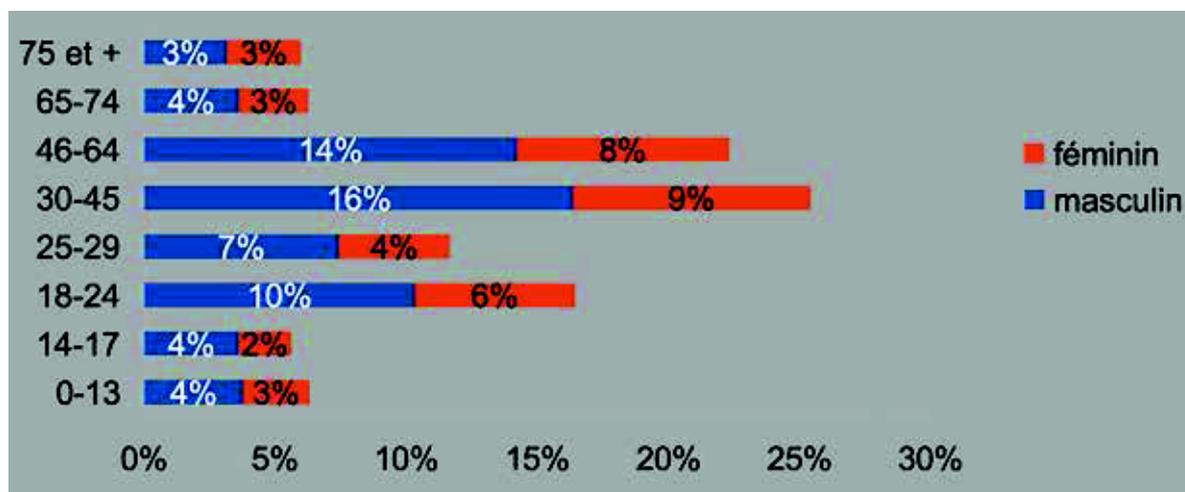
a. selon l'âge et le sexe

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE ET LE SEXE - NORD



Les hommes sont les plus impliqués. Ils sont présents dans 67% des accidents liés à une attention perturbée. Plus de 1 accident sur 4 implique un usager âgé entre 30 et 45 ans, tranche d'âge largement majoritaire dans cette problématique. Dans cette tranche d'âge, les hommes sont majoritaires.

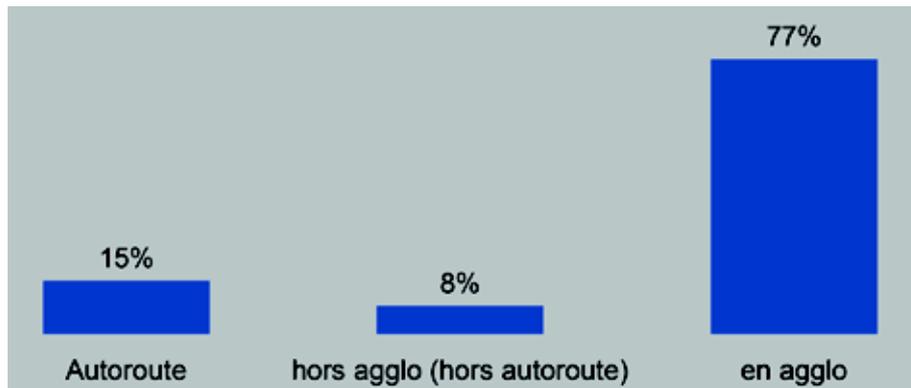
RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON L'ÂGE ET LE SEXE - MÉTROPOLIS



1 accident sur 4 concerne la tranche d'âge 30-45 ans avec une majorité d'hommes. Les femmes sont proportionnellement plus impliquées dans les départements Métropoles (surtout les 46-64 ans). Elles sont présentes dans 37% des accidents de ce type contre 33% dans le département du Nord.

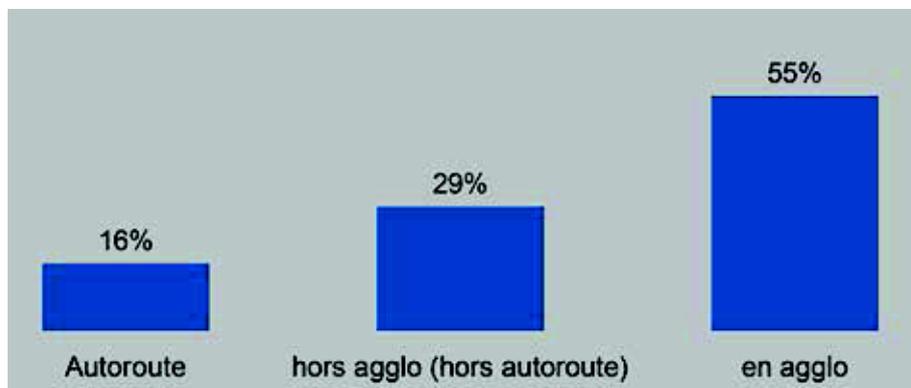
b. selon le milieu

RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE MILIEU - NORD



Plus de 3/4 des accidents se produisent en agglomération.

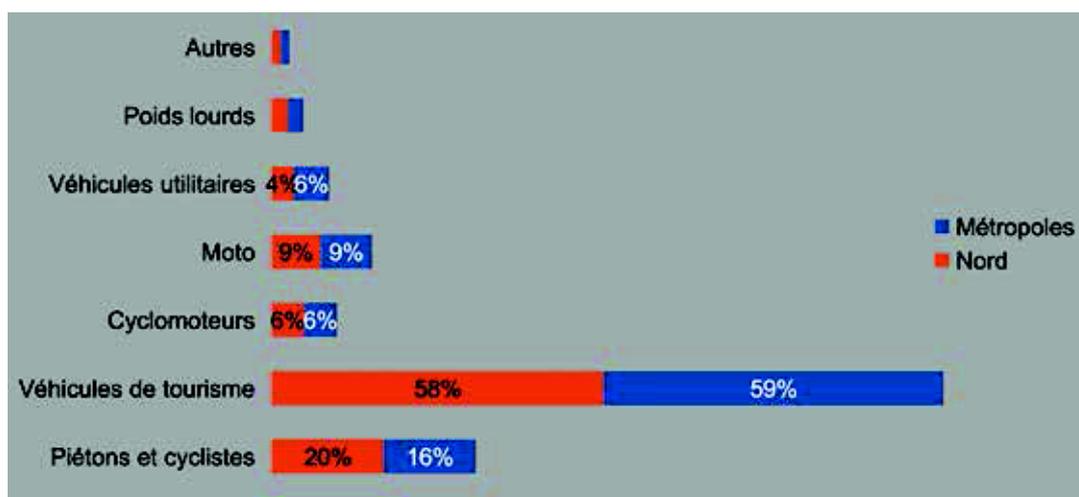
RÉPARTITION DES ACCIDENTS SELON LE MILIEU - MÉTROPOLIS



Les accidents hors agglomération sont proportionnellement supérieurs au département du Nord beaucoup plus urbain. Les différences en nombre d'accidents renseignés, sont liées à la présence de vastes zones rurales dans les départements Métropoles. Elles contribuent à la répartition statistique différente de celle observée dans le département du Nord.

c. Usagers impliqués

RÉPARTITION DES USAGERS SELON LA LOCOMOTION

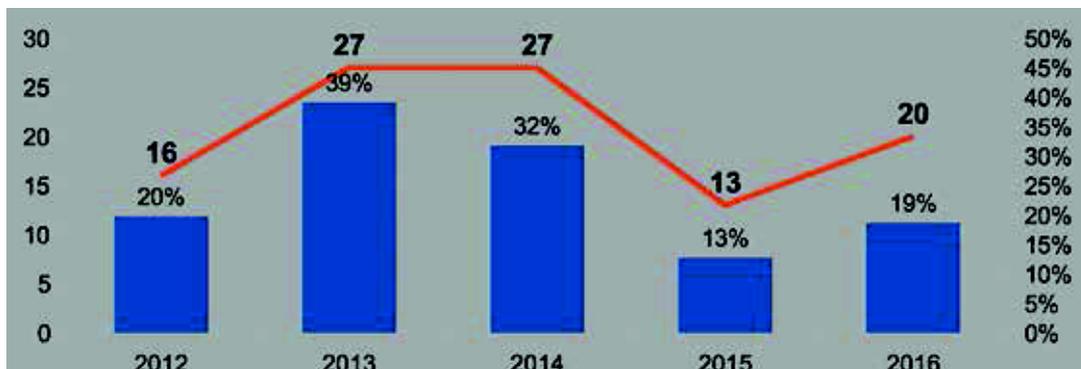


Les usagers de véhicules légers sont largement majoritaires. Parmi les usagers en attention perturbée, 6 sur 10 sont des automobilistes. La proportion d'usagers piétons et cyclistes concernés n'est pas négligeable. Dans le Nord, leur part de 20% est également supérieure à celle des piétons et cyclistes des départements Métropoles.

H. LA VITESSE

H.1 L'IMPORTANCE DE L'ENJEU VITESSE

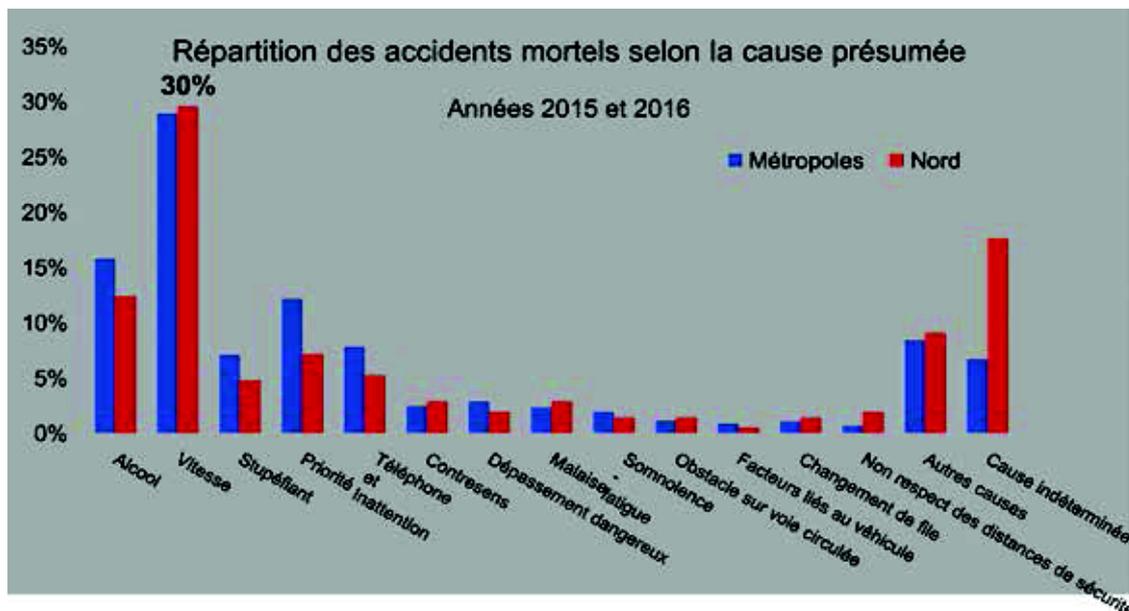
Nombre d'accidents mortels et part de tués liés à la vitesse



Les accidents mortels liés à la vitesse comme cause principale ont occasionnés 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 souvent une vitesse excessive ou inappropriée.

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

H.2 LES AUTEURS PRÉSUMÉS D'ACCIDENTS MORTELS (APAM*)



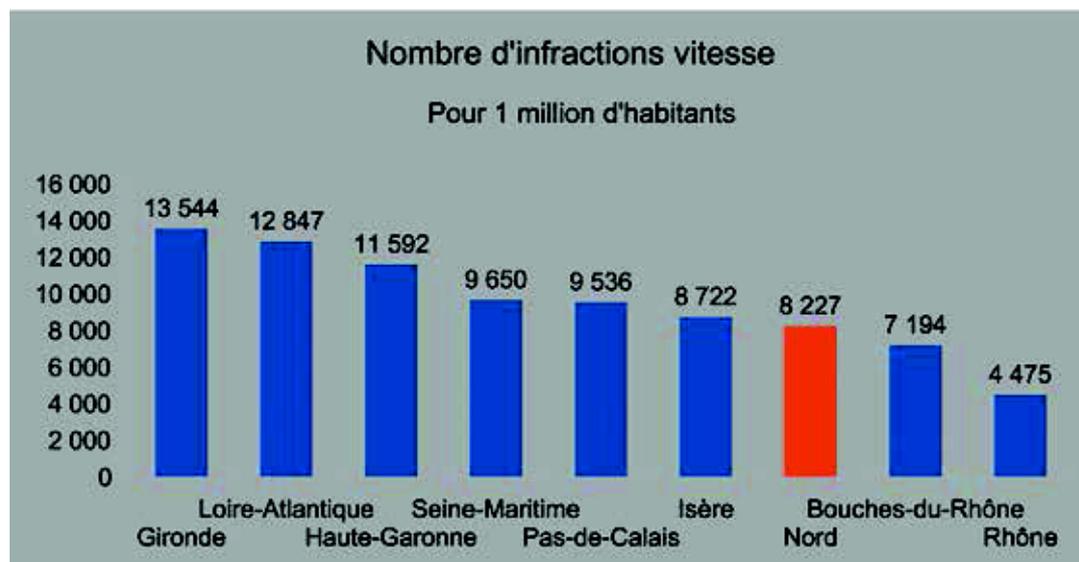
Dans le département du Nord, la vitesse arrive comme première cause d'accidents mortels devant l'alcool sur les années 2015 et 2016. Parmi les différents facteurs d'accidents mortels, l'auteur présumé est 30 fois sur 100 en vitesse excessive ou inadaptée.

Un total de 196 accidents mortels se sont produits en 2 ans (92 en 2015 et 104 en 2016), dont 62 avec pour cause principale une vitesse excessive, soit 32%.

*Sources ONISR- Forces de l'Ordre

H.3 COMPARAISON AVEC LES DÉPARTEMENTS MÉTROPOLIS

	Population 2016	Nb d'infractions départementales	Pour un million d'habitants Nb d'infractions départementales
Gironde	1 566 842	21 222	13 544
Loire-Atlantique	1 378 622	17 711	12 847
Haute-Garonne	1 355 856	15 717	11 592
Seine-Maritime	1 260 189	12 161	9 650
Pas-de-Calais	1 477 429	14 089	9 536
Isère	1 260 943	10 998	8 722
Nord	2 617 319	21 533	8 227
Bouches-du-Rhône	2 025 355	14 571	7 194
Rhône	1 840 803	8 237	4 475



Le département du Nord compte le plus grand nombre d'infractions à la vitesse (hors contrôle sanction automatisé). Pour autant, le Nord n'apparaît qu'en 7ème position selon le ratio en nombre d'infractions pour 1 million d'habitants.

**Tableau des analyses statistiques-Départements référence
les départements Métropoles**

Thème	Nombre d'accidents du thème	Nombre total d'accidents	% de référence Départements-Metropole	% d'accidents estimé du thème Nord	Probabilité associée au test	Significativité
Risque professionnel	1959	5189 ⁽¹⁾	48,4	37,8	0,000	TS-
Utilisation professionnelle	884	1959 ⁽²⁾	45,8	45,1	0,282	NS
Domicile-travail	1199	1959 ⁽²⁾	62,4	61,2	0,143	NS
Alcool	756	5017 ⁽³⁾	10,5	15,1	0,000	TS+
Drogue	183	1251 ⁽⁴⁾	15,8	14,6	0,136	NS
Jeunes 14-29	5050	7292	67,3	69,3	0,000	TS+
14-17 ans	742	7292	9,1	10,2	0,000	TS+
18-24 ans	2623	7292	34,8	36,0	0,018	TS+
25-29 ans	1685	7292	23,3	23,1	0,354	NS
65-74 ans	670	7292	9,8	9,2	0,041	S-
75 ans et +	547	7292	8,1	7,5	0,032	S-
2RM	2049	7292	34,8	28,1	0,000	TS-
2RM<= 125	1228	2049 ⁽⁵⁾	57,0	59,9	0,004	TS+
2RM>125	828	2049 ⁽⁵⁾	43,9	40,4	0,001	TS-
Partage voirie (piétons + cyclistes)	2591	6700 ⁽⁶⁾	28,2	38,7	0,000	TS+
Piéton (sauf autoroute)	1999	6700 ⁽⁶⁾	21,1	29,8	0,000	TS+
Piéton aggro	1892	5501 ⁽⁷⁾	25,2	34,4	0,000	TS+
Cycliste (sauf autoroute)	592	6700 ⁽⁶⁾	7,3	8,8	0,000	TS+
Cycliste aggro	521	5501 ⁽⁷⁾	7,9	9,5	0,000	TS+
Distracteurs	601	1401 ⁽⁸⁾	43,4	42,9	0,362	NS

⁽¹⁾accidents à trajet connu

⁽⁵⁾total accidents deux-roues motorisés

⁽²⁾total accidents professionnels

⁽⁶⁾total accidents (sauf autoroute)

⁽³⁾total accidents à taux d'alcool connu

⁽⁷⁾total accidents en agglomération

⁽⁴⁾total accidents drogue connu

⁽⁸⁾total accidents "facteur lié à l'utilisateur" renseigné

PRÉFECTURE DU NORD

2, rue Jacquemars Gielee, 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