



AULAB
CONCEPTEUR D'AVENIRS

L'

BSERVATOIRE

DES DÉPLACEMENTS

AVRIL 2009

NUMÉRO

2

Trafic routier Accidentologie

Depuis le milieu des années 70, le développement des infrastructures routières et la croissance du trafic automobile font débat : la route est à la fois indispensable pour garantir l'attractivité de notre territoire (développement économique, liens avec le reste de l'aire métropolitaine) mais les effets négatifs du "tout automobile" sont de plus en plus décriés (pollution atmosphérique, nuisances sonores, impacts sur la santé publique, accidentologie, coût du carburant croissant...).

A travers l'approbation du SCoT de l'Artois, les élus ont défini les principes d'un réseau routier hiérarchisé visant à dévier le transit et le trafic de marchandises des zones les plus urbanisées mais également à réduire le nombre de blessés et de tués sur nos routes.



◦ REPÈRES

- 727 000 déplacements réalisés quotidiennement en automobile par la population du SCoT de l'Artois.
- 28 000 véhicules empruntent quotidiennement la RD941 à proximité de l'hôpital de Beuvry.
- 1 105 accidents corporels recensés sur la période 2002-2006.
- Les deux-roues motorisés ne représentent que 2% des déplacements quotidiens des habitants du SCOT de l'Artois mais ils représentent 29% des tués et 33% des blessés hospitalisés.
- 50% des motards tués ont moins de 25 ans.



◦ POURQUOI ETUDIER LES TRAFICS ET L'ACCIDENTOLOGIE ?

L'analyse de l'évolution du trafic routier et de l'accidentologie est indispensable pour situer le territoire du SCoT de l'Artois par rapport aux tendances établies aux niveaux national, régional et départemental.

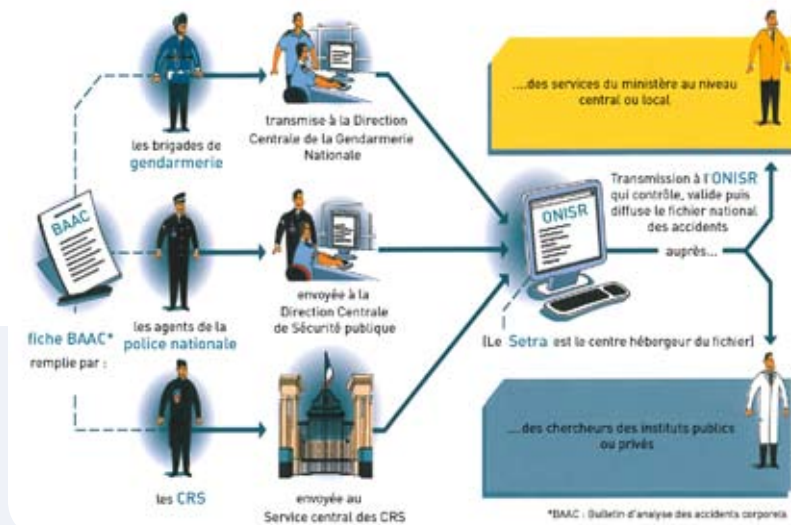
Ce travail doit également permettre :

- de créer un "état zéro" sur le territoire du SCoT afin de mesurer ultérieurement les effets des politiques de mobilité à travers l'évolution des trafics et du nombre d'accidents ;
- de disposer d'une source de données qui soit fiable et partagée pour alimenter les partenariats entre collectivités ;
- d'identifier les problèmes de congestion et de détecter les points noirs en termes d'accidentologie ;
- d'aider les élus à définir les priorités d'aménagement du réseau routier et des politiques de déplacements.

LES DONNEES MOBILISEES

Pour le trafic routier, les résultats présentés sont issus d'une analyse des données collectées par l'Etat sur le réseau autoroutier et national depuis le début des années 80 et par le Conseil Général du Pas de Calais pour le réseau départemental.

Concernant l'accidentologie, le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques) préconise de s'appuyer principalement sur une exploitation du fichier accident (fichier BAAC : Bulletin d'Analyse d'Accidents Corporels), composé de données centralisées par les forces de l'ordre, regroupées en un fichier unique par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR) et fiabilisées par l'Observatoire Départemental de la Sécurité Routière de la DDE. Sur les 1 105 accidents recensés sur la période 2002-2006 :



Réalisation : AULAB 2008 / Source : Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (ONISR).

- 704 accidents ont fait l'objet d'une géolocalisation précise ;
- 452 accidents ont pu être géolocalisés "à la rue" ou "à la route concernée" ;
- Pour 37 accidents, seule la commune a pu être identifiée.

PETIT LEXIQUE DU TRAFIC ROUTIER

MOYENNE JOURNALIERE ANNUELLE (MJA)

La Moyenne Journalière Annuelle (MJA) est utilisée par les services de l'Etat pour exprimer le trafic sur le réseau autoroutier et sur les routes nationales. Cette MJA est exprimée en Unité de Véhicule Particulier (UVP) par jour : UVP/jour.

UNITÉ DE VÉHICULE PARTICULIER (UVP)

Unité utilisée pour quantifier le volume de circulation sur une infrastructure : un véhicule léger ou une camionnette équivalent à un UVP, un poids lourds de 5 tonnes et plus équivalent à deux UVP.

CAPACITE D'ÉCOULEMENT D'UNE ROUTE (EN UVP/JOUR EN RASE CAMPAGNE HORS CARREFOUR)

type de route	seuil de gêne	seuil de saturation
2 voies	8500	15000
3 voies	12000	20000
2x2 voies	25000	45000

REMARQUE

En milieu urbain, on considère généralement qu'il est normal que les conditions de circulation soient plus dégradées ; il est admis que le seuil de saturation pour une autoroute urbaine à 2x2 voies est atteint à partir de 80 000 UVP/jour.

PETIT LEXIQUE DE L'ACCIDENTOLOGIE

Avant 2007, la définition légale du "tué" était la victime décédée sur le coup ou dans les six jours après l'accident, le "blessé léger" était le blessé dont l'état nécessitait entre zéro et six jours d'hospitalisation ou un soin médical, le "blessé grave" était le blessé dont l'état nécessitait plus de six jours d'hospitalisation.

A partir de 2007, par souci d'harmonisation avec nos voisins européens, les définitions concernant les victimes ont été modifiées et précisées par l'Arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques portant sur les accidents corporels de la circulation (voir ci-dessous).

ACCIDENT CORPOREL

Accident survenant sur une voie ouverte à la circulation publique, impliquant au moins un véhicule et provoquant au moins une victime (usager ayant nécessité des soins médicaux).

INDEMNÉ

Personne impliquée dans un accident non décédée ou ne nécessitant pas de soins médicaux.

TUÉ

Personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

BLESSÉ HOSPITALISÉ

Victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures.

BLESSÉ LÉGER

Victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.

INDICE DE GRAVITE

Nombre de tués pour 100 accidents.

REMARQUE

A partir du 1er janvier 2005, les forces de l'ordre ont appliqué de manière anticipée les normes européennes pour le recensement des victimes.

Sur la période 2002-2006, il est possible d'additionner des données concernant le nombre d'accidents, les usagers impliqués... mais les données concernant les victimes doivent être traitées séparément.

Evolution du trafic routier

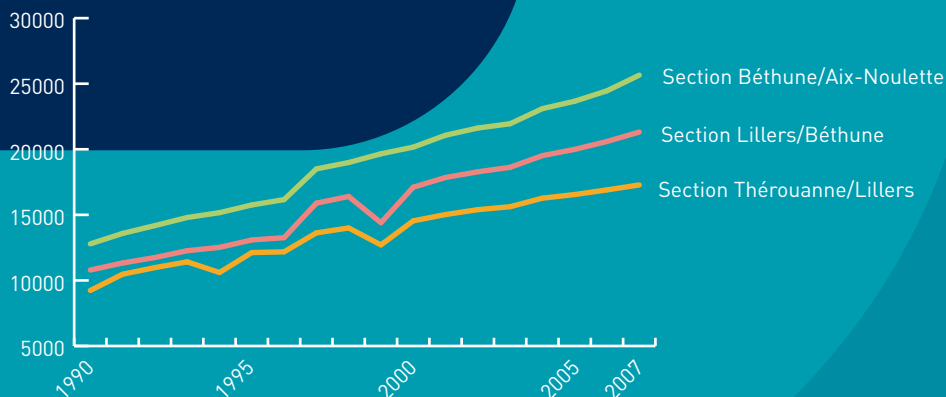
◦ L'A26 : UNE INFRASTRUCTURE DÉDIÉE AU TRANSIT BÉNÉFICIAIRE D'UN BON NIVEAU DE SERVICE

Conçue pour être le débouché du tunnel sous la Manche, l'A26 fut construite par tronçons successifs de 1975 à 1989 entre Calais et Reims, avant d'être prolongée jusque Troyes en 1992.

Avec la mise en service des différents tronçons, on peut noter que le trafic n'a cessé de croître pour atteindre 25 653 véhicules/jour en 2007 entre Béthune et Aix-Noulette.

Dans la traversée de notre arrondissement, on peut noter que l'A26 capte une partie des flux interurbains notamment entre les échangeurs de Lillers, Béthune et Aix-Noulette contribuant ainsi au délestage de la RD943 entre Béthune et Lens, même si son trafic reste bien en dessous des 80 000 véhicules/jour qui empruntent l'A21 à hauteur de Lens.

• EVOLUTION DU TRAFIC SUR L'A26 (MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE (MJA) EN UNITÉ DE VÉHICULE PARTICULIER (UVP))



Source : DRE Nord-Pas-de-Calais, comptages 1985-2005, SANEF, comptages 2006-2007.

REMARQUE

Compte tenu des réserves de capacité sur l'A26, la question de la valorisation de cette infrastructure dans la traversée de notre territoire (notamment pour le trafic poids lourds) et de la desserte des zones d'activités proches de l'autoroute reste posée.

• RECENSEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER



Réalisation : AULAB 2008 / Sources : AULAB 2008, DRE Nord-Pas-de-Calais, comptages 2005, SANEF, comptages 2007.

UNE CIRCULATION DENSE VERS LA METROPOLE LILLOISE ET LE BASSIN MINIER DES LE DEBUT DES ANNÉES 80

Le territoire du SCoT de l'Artois occupe une position historique de carrefour à la croisée des RD941 (ancienne RN41 Lille/La-Bassée/Béthune/Bruay/Saint-Pol-sur-Ternoise) et RD943 (ancienne RN43 Lens/Béthune/Aire-sur-la-Lys/Saint-Omer/Calais).

Depuis le début des années 80, on constate que la circulation est dense sur la RD941 entre Beuvry et La Bassée avec près de 11 700 UVP/jour en 1985 et plus de 15 500 UVP/jour en 2005 (le trafic est stabilisé depuis 2001).

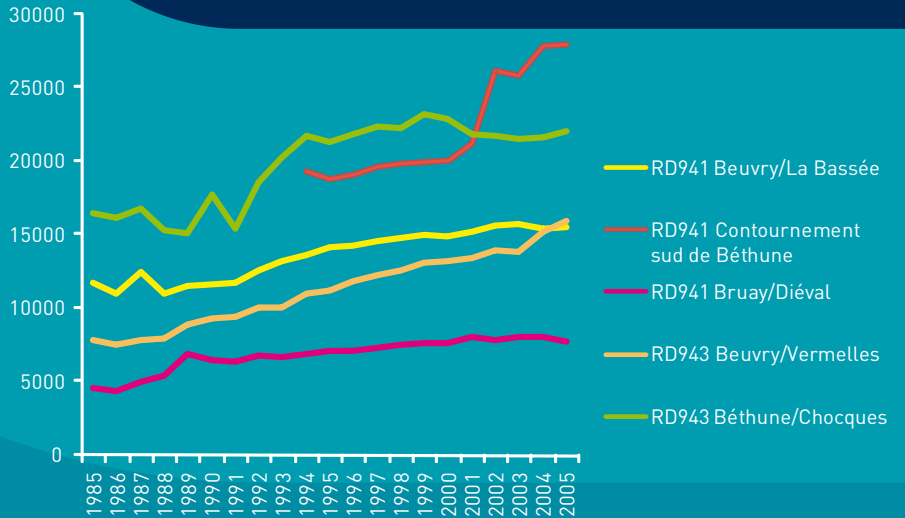
Dès sa mise en service, le contournement sud de Béthune supporte un trafic important qui est passé de 19 000 à plus de 29 000 UVP/jour entre 1994 et 2005.

La RD86, qui dévia à terme la RD941 entre Béthune et le sud de Bruay supporte également un trafic d'environ 18 000 UVP/jour en 2006 en raison des nombreux échanges qui existent entre ces deux pôles urbains.

En revanche, entre Bruay et Saint-Pol-sur-Ternoise, le trafic est relativement peu élevé (7 675 UVP/jour en 2005).

La RD943 souffre d'une circulation dense que ce soit entre Béthune et Lens, où le trafic a doublé entre 1985 et 2005 pour atteindre près de 16 000 UVP/jour, ou entre Béthune et Chocques où le trafic semble s'être stabilisé entre 22 000 et 23 000 UVP/jour depuis 2000.

• EVOLUTION DU TRAFIC SUR LA RD941 ET LA RD943 (MOYENNE JOURNALIÈRE ANNUELLE (MJA) EN UNITÉ DE VÉHICULE PARTICULIER (UVP))

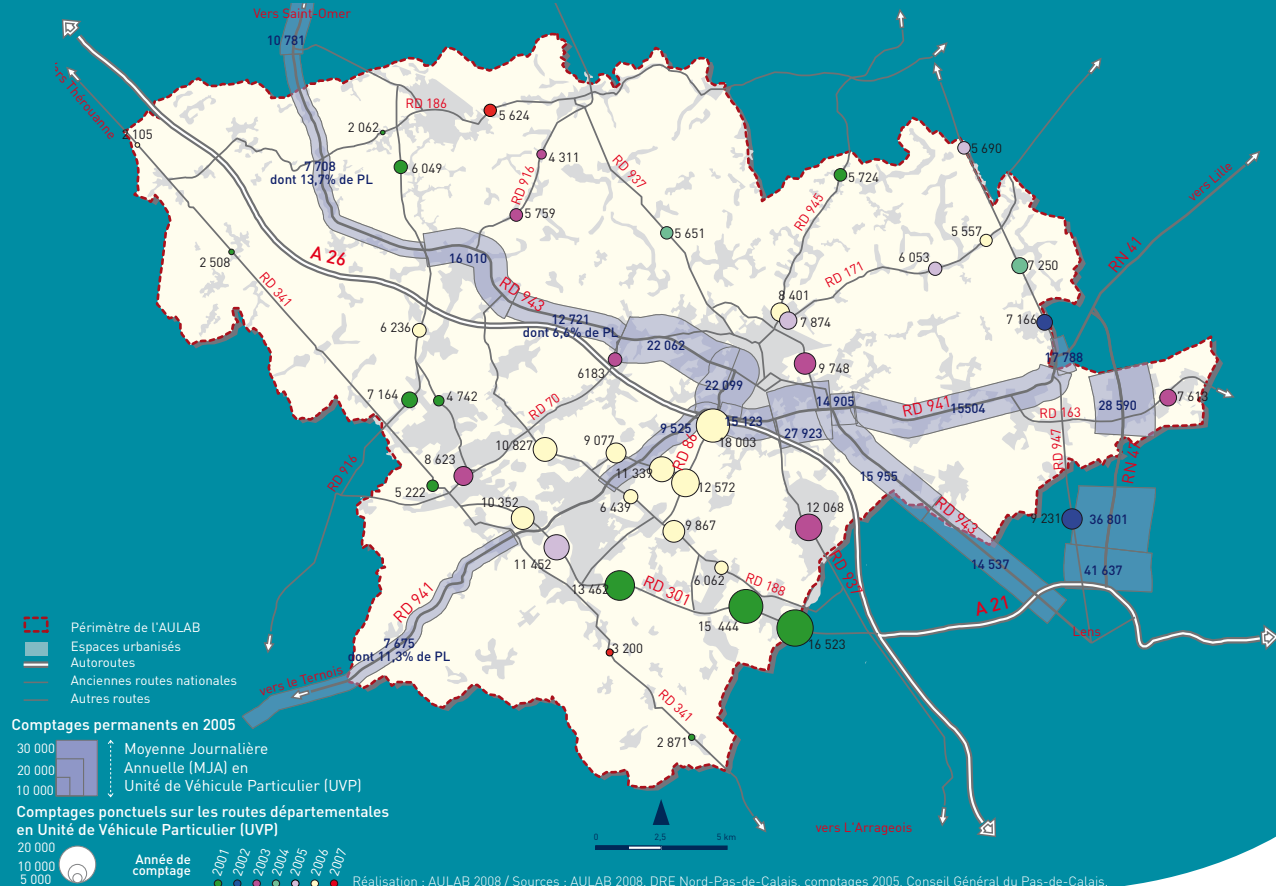


Réalisation : AULAB 2008. Source : DRE Nord-Pas-de-Calais.

REMARQUE

Il est difficile de dire qu'il existe une stagnation du trafic entre l'arrondissement de Béthune et la métropole lilloise à partir du trafic de la RD941, une partie du trafic ayant tendance à se diffuser sur les routes départementales du Bas Pays. En revanche, on peut souligner les efforts entrepris sur l'offre TER qui contribueront à juguler l'usage de l'automobile entre ces deux territoires.

• RECENSEMENT DE LA CIRCULATION SUR LE RÉSEAU DÉPARTEMENTAL ET LES ANCIENNES ROUTES NATIONALES



L'accidentologie

◦ 78% DES ACCIDENTS ONT LIEU EN AGGLOMERATION

Entre 2002 et 2006, on constate que 1,6% des accidents corporels enregistrés sur notre territoire ont eu lieu sur le réseau autoroutier (A26), 12% sur la RN47 et les anciennes routes nationales (RN41, RN43), 52% sur le réseau départemental (avant transfert des RN) et 34% sur des voiries communales.

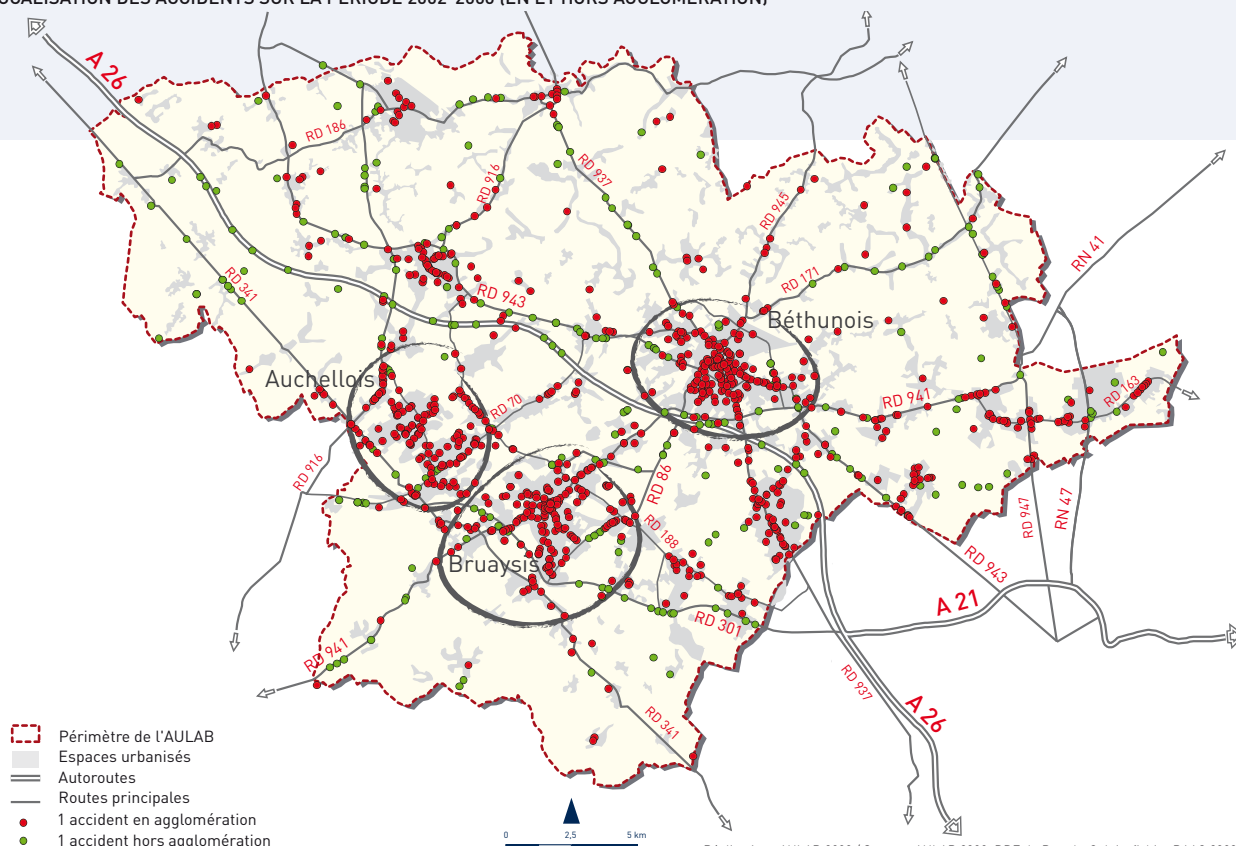
Toutes voiries confondues, on dénombre ainsi sur les 1 105 accidents :

- 186 accidents au niveau du pôle urbain du Béthunois (Béthune, Beuvry, Annezin) ;
- 185 accidents au niveau du pôle urbain du Bruaysis (Bruay, Divion, Haillicourt, Houdain) ;
- 142 accidents au niveau du pôle urbain de l'Auchellois (Auchel, Calonne-Ricouart, Marles-les-Mines, Cauchy à la Tour, Lozinghem).

À TITRE DE COMPARAISON

Sur le territoire du SCoT de l'Artois, 77,8% des accidents survenus sur la période 2002-2006 ont eu lieu en agglomération contre 64,8% au niveau départemental et 70,1% au niveau régional.

• LOCALISATION DES ACCIDENTS SUR LA PERIODE 2002-2006 (EN ET HORS AGGLOMERATION)



Sur les grands axes de liaison (hors autoroute), on peut distinguer les différentes sections en fonction de deux grandes catégories.

La première catégorie concerne les sections caractérisées par un **phénomène d'accumulation au niveau des traversées urbaines** :

- la RD941, où l'on dénombre 20 accidents entre Beuvry et La Bassée (0,47 accident/km/an) et 40 accidents en direction de Saint-Pol-sur Ternoise (0,53 accident/km/an), dont 31 accidents sur les communes de Bruay-La-Buissière et Divion (0,7 accident/km/an) ;
- la RD937 sur la section Béthune-Noeux-les-Mines, où 22 accidents ont été recensés (0,76 accident/km/an) dont 17 dans la traversée de Noeux-les-Mines (1 accident/km/an) ;
- la RD183, la RD188, la RD916, la RD970 et la RD341 également fortement accidentogènes au niveau de la traversée de

l'Auchellois ;

- la RD943, comptant 12 accidents entre Beuvry et Vermelles (0,36 accident/km/an).

La seconde correspond aux **sections situées hors agglomération où l'accidentologie semble liée directement au profil de l'infrastructure** (zones de dépassement et intersections dangereuses, tracé sinueux...) notamment :

- la RD943 entre Béthune et Lambres-les-Aire, où 33 accidents sont recensés (0,28 accident/km/an) dont 20 en rase campagne ;
- la RD937 où 16 accidents ont été recensés entre le rond point du Crématorium (Vendin) et Saint-Venant (0,34 accident/km/an) dont 10 en rase campagne ;
- la RD301 où on dénombre 21 accidents sur la période étudiée (0,29 accident/km/an).

REMARQUE

Malgré un trafic élevé (28 000 UVP/jr à proximité du centre hospitalier), on recense moins d'accidents sur le contournement sud de Béthune que sur les autres sections des RD 941 et 943, ce qui démontre que la mise en deux fois deux voies de certains grands axes de notre territoire et l'aménagement des carrefours sont des leviers majeurs pour lutter contre l'insécurité routière.

LES VICTIMES : UNE SITUATION PLUS MAUVAISE QU'AU NIVEAU REGIONAL OU DEPARTEMENTAL (2005-2006)

LES TUES

En 2005-2006, le territoire du SCoT totalise environ 23% des personnes décédées (48 tués) dans le département suite à un accident de la route. Il est à noter qu'entre les années 2005 et 2006, le nombre de tués a diminué de 22,2% sur le territoire du SCOT de l'Artois, baisse plus marquée qu'au niveau départemental (-15,2%) et régional (-16,9%).

LES BLESSES

Sur le même périmètre, on dénombre 524 personnes blessées en 2005-2006 dont 306 blessés hospitalisés et 218 blessés légers soit plus de 16% des blessés suite à un accident dans le département du Pas de Calais.

Entre 2005 et 2006, le nombre de blessés a diminué de 6,6% sur le territoire du SCOT de l'Artois, baisse plus marquée qu'au niveau départemental (-1,5%).

PLUS D'ACCIDENTS EN VILLE MAIS UNE GRAVITE SUPERIEURE EN RASE CAMPAGNE

En 2006, à l'échelle du territoire du SCoT de l'Artois, 76% des accidents ont eu lieu en agglomération contre 62% au niveau départemental et 69% au niveau régional. Ce caractère urbain de l'accidentologie se retrouve également au niveau des blessés (71% en agglomération) et des tués (43% en agglomération). De 2005 à 2006, la tendance est à une amélioration avec une diminution du nombre de

REMARQUE

Avec 11,6 tués pour 100 accidents en 2006 et malgré une baisse de 3,1 points par rapport à l'année précédente, l'indice de gravité du SCOT de l'Artois est supérieur de 4,3 points à l'indice départemental et est plus de deux fois supérieur à l'indice régional.

EVOLUTION COMPAREE AUX TENDANCES REGIONALE ET DEPARTEMENTALE

	Année	Accidents	Tués	Blessés	gravité
SCOT	2005	184	27	271	14,7
	2006	181	21	253	11,6
	Evolution 2005/2006	-1,60%	-22,20%	-6,60%	- 3,1 pt
Département du Pas de Calais	2005	1208	112	1617	9,3
	2006	1198	95	1593	7,3
	Evolution 2005/2006	-0,8%	-15,2%	-1,5%	-1,4 pt
Région Nord-Pas de Calais	2005	3817	255	4878	6,7
	2006	3837	212	4910	5,5
	Evolution 2005/2006	+0,5%	-16,9%	+0,7%	-1,2 pt

Réalisation : AULAB 2008. Source : DDE du Pas-de-Calais, fichier BAAC 2005-2006, Observatoire Régional de Sécurité Routière, bulletin annuel 2005 et 2006.

blessés et de tués, l'indice de gravité* en agglomération étant par ailleurs presque divisé par 2.

Entre 2005 et 2006, les accidents hors agglomération ont augmenté tant en volume (+18%) qu'en part (+10 points). Entre ces deux années, la part des tués hors agglomération passe de 30% à 57% avec un indice de gravité qui passe néanmoins de 30,7 à 27,3 points mais qui reste près de deux fois supérieur à l'indice départe-

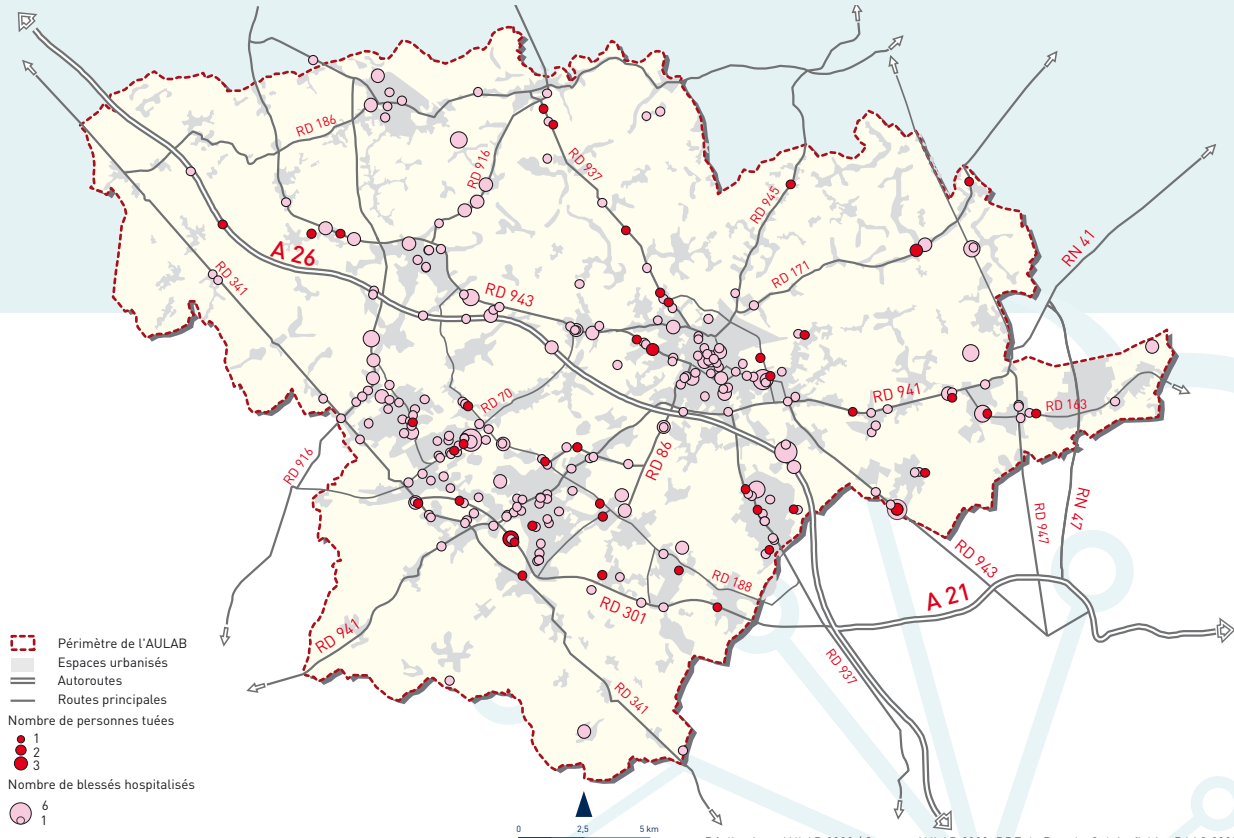
mental et qui dépasse l'indice régional de plus de 16 points.

REMARQUE

Sur le territoire du SCoT, l'indice de gravité* hors agglomération est quatre fois supérieur à l'indice de gravité en agglomération pour l'année 2006.

*indice de gravité : nombre de tués pour 100 accidents

ACCIDENTS MORTELS ET BLESSES HOSPITALISES (2005-2006)



Réalisation : AULAB 2008 / Source : AULAB 2008, DDE du Pas-de-Calais, fichier BAAC 2002-2006.

○ QUI SONT LES PERSONNES LES PLUS TOUCHÉES ?

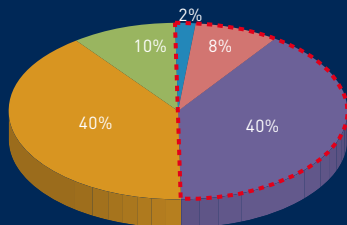
Alors qu'ils représentent un tiers de la population du SCoT de l'Artois, les moins de 25 ans représentent 50% des tués, 40% des blessés hospitalisés pour la période

2005-2006. A titre de comparaison, les 25-59 ans représentent également 40% des tués, 51% des blessés hospitalisés mais 46% de la population !

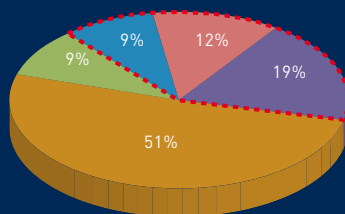
REMARQUE

D'après l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, les accidents de la route sont la première cause de mortalité chez les 15-24 ans.

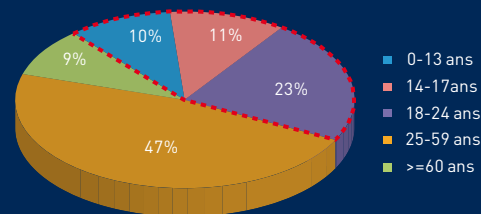
• LES TUÉS



• LES BLESSÉS HOSPITALISÉS



• LES BLESSÉS NON HOSPITALISÉS



Réalisation : AULAB 2008. Source : DDE du Pas-de-Calais, fichier BAAC 2005-2006.

○ QUAND LES ACCIDENTS ONT-ILS LIEU ?

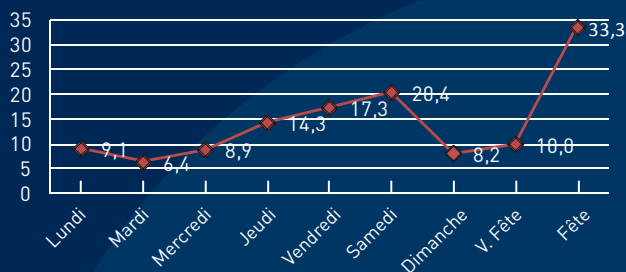
L'ACCIDENTOLOGIE AU QUOTIDIEN :

Au cours d'un jour ouvrable, on assiste à un pic du nombre d'accidents et de tués vers 18 h.

LES WEEK END ET JOUR FÉRIÉS :

Toutefois, c'est le week end que le nombre de tués est le plus élevé avec un indice de gravité maximum le samedi, l'indice de gravité étant même deux fois supérieur en cas de jour férié.

• LA GRAVITÉ DES ACCIDENTS EN FONCTION DU JOUR DE LA SEMAINE



Réalisation : AULAB 2008. Source : DDE du Pas-de-Calais, fichier BAAC 2005-2006.

REMARQUE

Contrairement aux idées reçues, près de 80% des accidents recensés sur le territoire du SCoT en 2005-2006 ont eu lieu par beau temps et sur chaussée sèche.

Comment agir ?

La maîtrise de la circulation routière et la réduction de l'accidentologie doivent être appréhendées à deux échelles :

- Celle des grandes liaisons qui doivent être hiérarchisées pour canaliser les flux et dont le profil doit être adapté pour réduire les accidents ;
- Celle de la ville et de la rue, où chacun doit pouvoir laisser le plus souvent son véhicule à son domicile

pour se déplacer à pied, à vélo, en transports collectifs... dans des conditions de sécurité maximale. Ces grandes orientations du SCoT doivent désormais faire l'objet d'une déclinaison opérationnelle dans le cadre du Plan de Déplacements Urbains (PDU), de la Politique Globale de Déplacements (PGD) mais également des Plans Locaux d'Urbanisme (PLU).



○ THÉMATIQUE À VENIR

- Les trafics automobiles d'échange et de transit à partir des données de l'enquête cordon métropolitaine.