

Direction Générale des  
Services Techniques

---

Direction Transports et  
Déplacements Urbains

**BILAN 2004 DES ACCIDENTS  
AVEC PROCES VERBAL**

SEPTEMBRE 2005

## SOMMAIRE

|  |         |
|--|---------|
| Préalable  | page 2  |
| Rappel des modes d'établissement des procès verbaux<br>et de transmission à la CUD         | page 3  |
| Bilan de l'année 2004  | page 4  |
| Récapitulatif des accidents de l'année 2004 sur la CUD                                     | page 7  |
| Typologie des accidents  | page 8  |
| Evolution des accidents depuis 1981  | page 9  |
| Bilan par commune  | page 10 |
| Nombre d'accidents et de victimes par cause et catégorie du responsable                    | page 11 |
| Nombre d'impliqués par cause et catégorie  | page 12 |
| Statistiques périodiques selon les mois, les jours, les heures                             | page 13 |
| Conditions dans lesquelles sont survenus les accidents en 2004                             | page 14 |
| Classement des carrefours par nombre d'accidents   | page 15 |
| Comparatifs 2003 : Communauté Urbaine de Dunkerque, France,<br>Région, Département du Nord | page 16 |
| Perspectives d'avenir  | page 17 |
| Cartographie des accidents   | page 18 |

## PREALABLE

Le suivi de l'accidentologie sur la CUD est effectué à partir de deux sources :

- Les Procès Verbaux des accidents établis par les services de Police et de Gendarmerie, fichier tenu à jour depuis 1977 et actualisé chaque mois.
- Les mains courantes des accidents où sont répertoriées toutes les interventions du Commissariat de Police en matière d'accidents de la circulation, fichier tenu à jour depuis 2003 et actualisé de manière hebdomadaire.

Ces deux fichiers se complètent utilement. L'analyse des Procès Verbaux, qui concernent des accidents avec des conséquences corporelles souvent importantes, permet de mesurer les grandes tendances en matière d'accidentologie et leur évolution sur la région dunkerquoise, puisqu'il est alimenté depuis près d'une trentaine d'années.

Par contre le faible nombre des PV établis aujourd'hui, entre 150 et 200 par an, alors que ce nombre était de plus de 600 dans les années 80 (ce qui est un bon résultat en matière de sécurité routière) ne permet plus de faire apparaître de manière significative des lieux de concentration d'accidents, sauf à prendre un minimum de cinq ans de recul, ce qui ne permet pas une réactivité suffisante pour traiter des dysfonctionnements.

A l'inverse, les mains courantes, qui concernent également souvent des accidents sans conséquences corporelles, permettent de par leur nombre beaucoup plus important (environ un millier par an) une réactivité plus grande, bien que les informations contenues soient moins précises que dans les Procès Verbaux.

**Le présent document ne comprend que l'analyse des Procès Verbaux d'accidents.**

Il s'agit d'un document statistique annuel élaboré par la Direction Transports et Déplacements qui est orienté sur les grandes tendances et la cartographie des cinq dernières années.

Il pourra être utilisé pour mieux cibler des campagnes d'information et de prévention, en particulier celles que peut mener l'ADASARD pour l'amélioration de la sécurité routière.

Ce suivi des Procès Verbaux d'accidents et des mains courantes correspond de plus aux prescriptions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains (loi SRU) puisqu'il est demandé aux collectivités de constituer un observatoire des accidents, principalement en ce qui concerne les piétons et deux roues.

## **RAPPEL DES MODES D'ETABLISSEMENT DES PROCES VERBAUX D'ACCIDENTS ET DE TRANSMISSION A LA C.U.D.**

I. **Zone Urbaine de Dunkerque** (communes de Cappelle la Grande, Coudekerque-Branche, Dunkerque, Fort Mardyck, Grande-Synthe, Leffrinckoucke, Saint-Pol-sur-Mer, Tétéghem) :

Le PV est établi par la Police Nationale (Commissariat de Dunkerque). Un bordereau reprenant les principaux éléments du PV est établi par les services de la Police. Ces bordereaux sont transmis mensuellement à la Communauté Urbaine.

II. **Zone Urbaine de Grand Fort, Gravelines, Loon-Plage :**

Mode de fonctionnement analogue à celui de la Zone Urbaine de Dunkerque à la seule différence que les éléments sont transmis par le commissariat de Police de Gravelines.

III. **Accidents survenus sur l'A16 et la RN 225 :**

Depuis 2002, sur l'autoroute A16, les interventions sont gérées par les C.R.S.

Aucune transmission n'est effectuée à la C.U.D.

Les services communautaires récupèrent néanmoins par le biais des services de la DDE un état informatique dans le courant de l'année suivant l'accident. Cet état est établi à partir des fiches « BAAC »<sup>1</sup>.

IV. **Communes gérées par la Gendarmerie Nationale :** Armbouts-Cappel, Bourbourg, Bray-Dunes, Coudekerque, Craywick, St Georges sur l'Aa, Zuydcoote.

Depuis plusieurs années, la Gendarmerie ne transmet plus d'informations, et ne remplit que les fiches BAAC.

Les données d'accidentologie sont recueillies, par la CUD, par le biais de la DDE grâce à un état informatique issu de ces fiches « BAAC ».

---

<sup>1</sup> Chaque procès verbal d'accident donne obligatoirement lieu au remplissage d'une fiche « BAAC » (Bordereau d'Analyse des Accidents Corporels) pour le compte des Ministères des Transports et de l'Intérieur. La DDE reçoit les fichiers informatiques relatifs aux fiches BAAC avec environ 6 mois de délai. Dans les « BAAC », la localisation est beaucoup moins précise que dans les bordereaux demandés par la CUD, en particulier sur les manœuvres effectuées et les voies empruntées par les impliqués.

## **BILAN DE L'ANNEE 2004**

L'année 2004 a vu le nombre de procès verbaux d'accidents établis augmenter : **193 en 2004** contre 162 en 2003 ce qui en fait une des trois années les plus accidentogènes de ces 10 dernières années.

Ces **193 accidents** ont occasionné **7 morts** et **80 blessés graves**<sup>2</sup> ce qui représente une baisse de 10 % des victimes graves\_ par rapport à 2003, et fait de l'année 2004 celle où les meilleurs résultats ont été obtenus du point de vue du nombre de victimes graves depuis que la CUD tient des statistiques.

Nous n'avons pas d'explication sur les évolutions en sens contraire du nombre de PV établis et du nombre de victimes graves en 2004 par rapport à 2003, sinon qu'il convient de rappeler que le nombre de PV établis dépend, bien sûr, du nombre d'accidents corporels survenus mais également de l'organisation en interne des forces de l'ordre (temps disponible à la rédaction des PV, ...).

Les **piétons** constituent un peu plus de **9% des impliqués** et près de **14% des victimes graves**.

Les **deux-roues** constituent **23,5% des impliqués** mais **près de 52% des victimes graves**. A noter que parmi les deux-roues, les **cyclomoteurs** représentent près de **12% des impliqués** et **26,5 % des victimes graves**.

Les usagers de la **voiture** constituent **65% des impliqués** et **30% des victimes graves**. Ils sont impliqués dans plus de **90 % des accidents**.

**38% des accidents** ne concernent d'ailleurs que des voitures particulières.

A peine **5% des accidents** concernent des **Poids Lourds**.

L'année 2004 confirme les résultats de l'année 2003 du point de vue de l'importance de l'implication des Deux Roues : plus de la moitié des victimes graves sont des usagers de ce mode (à comparer avec les 3 % de part de marché que constituait ce mode selon l'enquête ménages de 2003).

On notera l'importante augmentation des cyclistes impliqués, probablement en lien avec le développement de l'usage de ce mode (22 impliqués contre 12 en 2003).

---

<sup>2</sup> Dans ces statistiques :

- un blessé est considéré comme grave si la blessure a entraîné une hospitalisation d'au moins 6 jours.
- un tué est répertorié comme tel s'il est décédé dans les 6 jours suivant l'accident.

<sup>3</sup> Victime grave : tué ou blessé grave

Deux causes principales apparaissent, **la perte de contrôle du véhicule, et le non respect de la priorité à droite qui représentent chacune 12 % des accidents.** La perte de contrôle concerne cependant les accidents les plus graves (2 tués, 16 blessés graves) et principalement automobilistes ou motocyclistes.

**Le mois de Juin**, cette année encore est celui où sont survenus le plus grand nombre d'accidents, mais Septembre et Novembre sont également des mois chargés en accidents.

**Le Vendredi**, fin de semaine qui correspond à un trafic important et à des sorties en soirée, reste cette année encore le jour de la semaine où les accidents sont les plus nombreux.

**La pointe du soir (17 H 00 – 18 H 00)** correspond à la fois à la pointe de trafic et au maximum d'accidents constatés.

Enfin, cette année encore, **les délits de fuite restent nombreux dans les PV** (15 % des PV établis par les commissariats de Police correspondent à des délits de fuite).

70 % des accidents surviennent lorsqu'il fait jour, mais parmi les Tués, 71% l'ont été lorsqu'il faisait nuit.

La proportion des accidents survenant de jour est encore plus forte pour les piétons (81 %) et pour les vélos (86 %).

On peut penser que l'amélioration progressive de l'éclairage public en agglomération n'est pas étrangère à la proportion plus faible d'accidents survenant lorsqu'il fait nuit.

Les conditions météo particulières (pluie, vent, brouillard, neige) et l'état glissant de la chaussée ne concernent que 17 % des accidents.

Cette proportion est encore plus faible pour les piétons (10 %) et pour les 2 Roues (9 %), probablement en rapport avec la baisse d'usage de la marche à pied et du deux roues par mauvais temps.

### **Localisation des accidents :**

La cartographie fait apparaître les axes où sont concentrés le plus grand nombre d'accidents. On y retrouve bien entendu les axes les plus fréquentés de l'agglomération mais avec certaines nuances :

- **Sur A16**, on remarquera particulièrement le tronçon compris entre la RD 916 et l'échangeur du pont Loby, de même que le tronçon compris entre l'échangeur de la RD 131 (Grande Synthe) et celui de la RN 316 (Loon).  
A l'Est, le tronçon entre l'accès à Dunkerque et la RD4 apparaît également chargé, de même que la courbe de la RN 355, immédiatement après avoir quitté A16 vers Dunkerque.

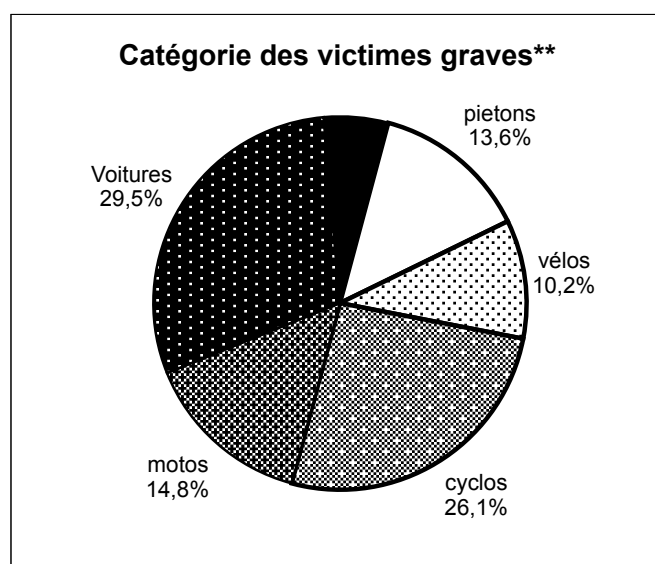
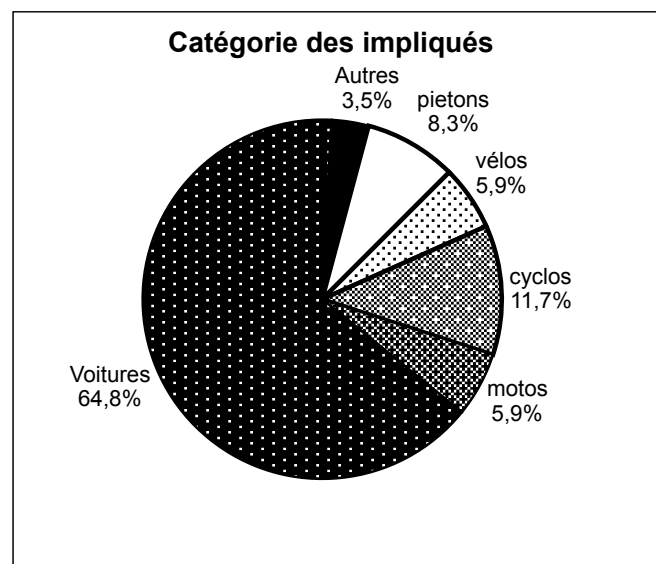
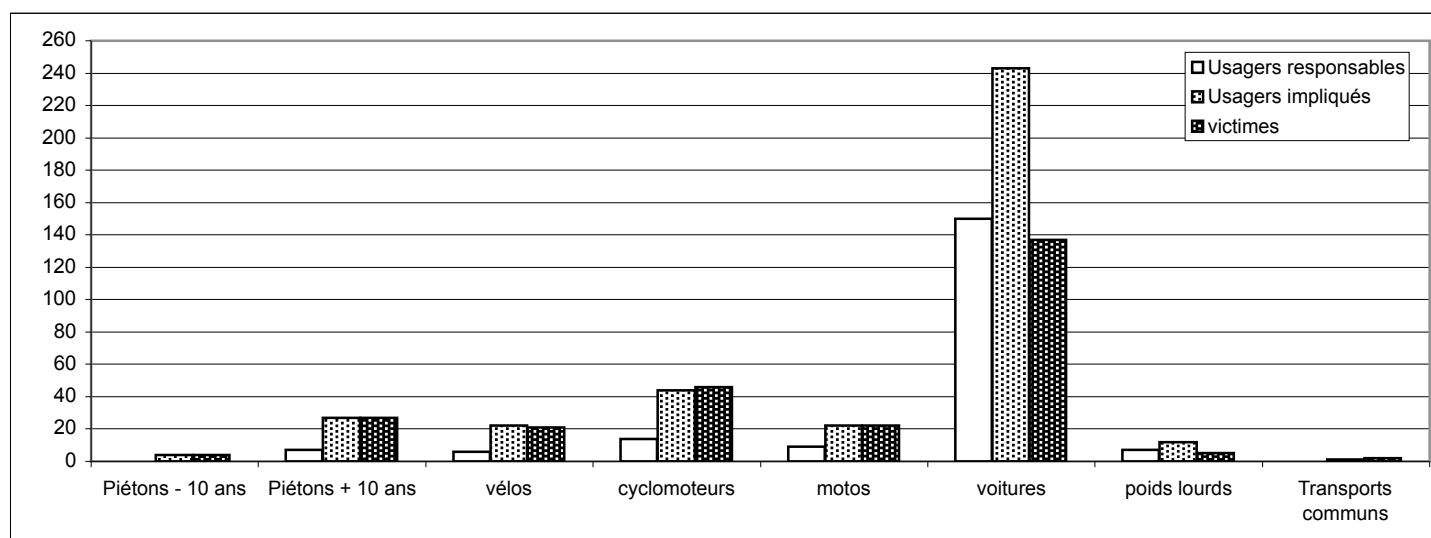
- **la rue de Lille et la Route de Bergues** avec des accidents impliquant quasi-exclusivement des deux-roues motorisés
- **l'Avenue de Petite-Synthe** (essentiellement piétons et 2 roues motorisés)
- **le boulevard de la République – F. Mitterrand** (2 roues motorisés)
- **la rue de la République** à Saint Pol (piétons)
- **la RN1 à Grande Synthe** : véhicules légers en général, sauf piétons devant Auchan (avant réaménagement)
- **la route express du Port** (entre le carrefour des pompiers de Fort Mardyck et la route de la Centrale)
- **l'axe avenue des Bains, avenue Faidherbe, avenue Kléber à Dunkerque** (piétons, 2 roues motorisés)
- **le Boulevard Mendès France à Grande Synthe** (pertes de contrôle de véhicules légers)
- **les boulevards centraux de Dunkerque** (Alexandre III, Clemenceau, Sainte Barbe) avec des accidents de piétons
- **la rue Achille Pérès au sud d'A16** à proximité de la Zone Industrielle (2 roues motorisés).

A côté de ces axes, certains carrefours concentrent également un grand nombre d'accidents. Le plus notable est l'intersection de **l'avenue de Petite Synthe et de la rue de l'Egalité** dont le régime de priorité (Stop) n'est plus adapté au trafic observé depuis la mise à sens unique de la rue Pérès (7 accidents dont 5 deux-roues en 5 ans).

On notera que sur les cinq carrefours répertoriés sur la CUD où sont survenus au moins 5 accidents en 5 ans, quatre concernent l'avenue de Petite Synthe avec un total de 17 deux roues impliqués (pour la plupart motorisés).

## RECAPITULATIF DES ACCIDENTS DE L'ANNEE 2004 SUR LA COMMUNAUTE URBAINE DE DUNKERQUE

|                    | nombre d'accidents<br>et catégorie<br>du responsable* |             | USAGERS<br>IMPLIQUES |             | VICTIMES |                   |                   |            |             |
|--------------------|---|-------------|----------------------|-------------|----------|-------------------|-------------------|------------|-------------|
|                    |   |             |                      |             | Tués     | Blessés<br>graves | Blessés<br>légers | NB         | %           |
|                    | NB  | %           | NB                   | %           | NB       | NB                | NB                |            |             |
| Piétons - 10 ans   |   | 0%          | 4                    | 1%          |          | 2                 | 2                 | 4          | 2%          |
| Piétons + 10 ans   | 7   | 4%          | 27                   | 7%          | 1        | 9                 | 17                | 27         | 10%         |
| vélos              | 6   | 3%          | 22                   | 6%          |          | 9                 | 12                | 21         | 8%          |
| cyclomoteurs       | 14  | 7%          | 44                   | 12%         | 1        | 22                | 23                | 46         | 17%         |
| motos              | 9   | 5%          | 22                   | 6%          |          | 13                | 9                 | 22         | 8%          |
| voitures           | 150   | 78%         | 243                  | 65%         | 3        | 23                | 111               | 137        | 52%         |
| poids lourds       | 7   | 4%          | 12                   | 3%          | 2        | 2                 | 1                 | 5          | 2%          |
| Transports communs |   | 0%          | 1                    | 0%          |          |                   | 2                 | 2          | 1%          |
| <b>TOTAL</b>       | <b>193</b>  | <b>100%</b> | <b>375</b>           | <b>100%</b> | <b>7</b> | <b>80</b>         | <b>177</b>        | <b>264</b> | <b>100%</b> |



\* : la notion de responsabilité est à prendre avec précautions. Il s'agit en fait de la responsabilité au sens strict du code de la route.

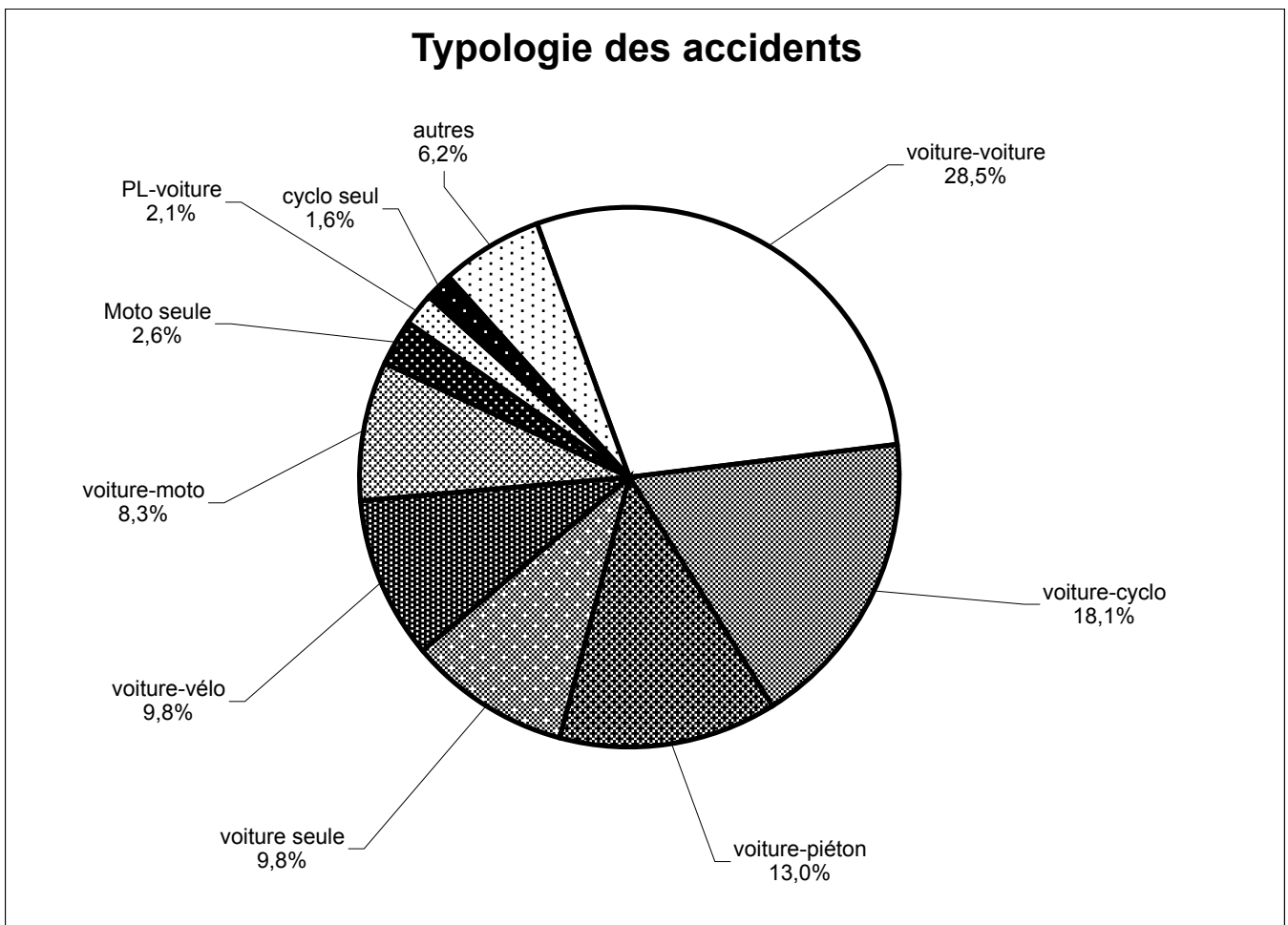
Elle ne tient aucun compte de la façon dont sera réglé le contentieux au niveau des assurances ou des procédures juridiques

Par exemple un piéton qui traverse en dehors des passages protégés heurté par une voiture est classé comme responsable

\*\* Victime grave : tué ou blessé grave

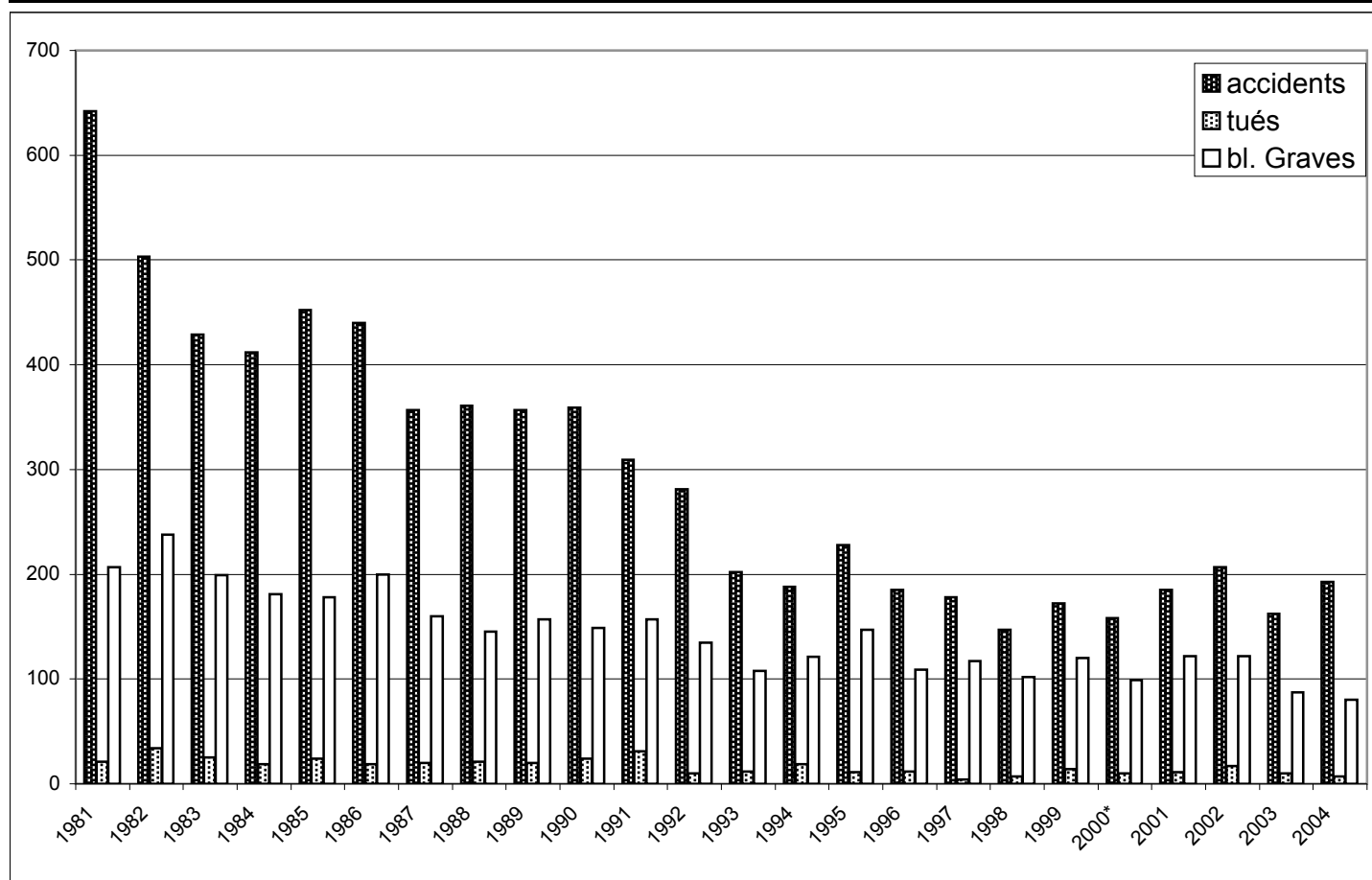
## Typologie des accidents

|             |          | 2eme impliqué |       |        |       |          |    |    |        | Total |      |
|-------------|----------|---------------|-------|--------|-------|----------|----|----|--------|-------|------|
|             |          | Piétons       | Vélos | Cyclos | Motos | Voitures | PL | TC | Autres |       | Seul |
| Responsable | Piétons  |               |       | 2      |       | 5        |    |    |        |       | 7    |
|             | Vélos    |               |       |        |       | 6        |    |    |        |       | 6    |
|             | Cyclos   | 1             | 2     |        |       | 8        |    |    |        | 3     | 14   |
|             | Motos    | 1             |       |        |       | 3        |    |    |        | 5     | 9    |
|             | Voitures | 20            | 13    | 27     | 13    | 55       | 2  | 1  |        | 19    | 150  |
|             | PL       |               | 1     | 1      |       | 2        | 1  |    |        | 2     | 7    |
|             | TC       |               |       |        |       |          |    |    |        |       | 0    |
|             | Autres   |               |       |        |       |          |    |    |        |       | 0    |
|             | Total    | 22            | 16    | 30     | 13    | 79       | 3  | 1  | 0      | 29    | 193  |



## EVOLUTION DES ACCIDENTS DEPUIS 1981

| année       | accidents  | tués     | bl. Graves | bl. Légers | piétons   | vélos     | cyclos    | motos     | VP         | PL-TC     | AUTRES   |
|-------------|------------|----------|------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|
| 1981        | 642        | 21       | 207        | 619        | 156       | 55        | 242       | 64        | 716        | 45        | 0        |
| 1982        | 503        | 34       | 238        | 441        | 121       | 37        | 172       | 47        | 586        | 26        | 0        |
| 1983        | 429        | 25       | 199        | 361        | 95        | 46        | 136       | 31        | 518        | 25        | 0        |
| 1984        | 412        | 19       | 181        | 369        | 136       | 31        | 128       | 28        | 462        | 30        | 7        |
| 1985        | 452        | 24       | 178        | 427        | 105       | 44        | 117       | 31        | 550        | 27        | 11       |
| 1986        | 440        | 19       | 200        | 391        | 106       | 41        | 126       | 24        | 525        | 29        | 11       |
| 1987        | 357        | 20       | 160        | 291        | 99        | 30        | 92        | 23        | 425        | 19        | 9        |
| 1988        | 361        | 21       | 145        | 346        | 106       | 24        | 98        | 24        | 436        | 15        | 7        |
| 1989        | 357        | 20       | 157        | 341        | 93        | 26        | 112       | 22        | 443        | 14        | 5        |
| 1990        | 359        | 24       | 149        | 329        | 83        | 22        | 98        | 28        | 434        | 40        | 3        |
| 1991        | 309        | 31       | 157        | 258        | 71        | 26        | 102       | 29        | 354        | 24        | 3        |
| 1992        | 281        | 10       | 135        | 243        | 74        | 22        | 77        | 19        | 329        | 23        | 11       |
| 1993        | 202        | 12       | 108        | 162        | 42        | 17        | 48        | 21        | 253        | 17        | 3        |
| 1994        | 188        | 19       | 121        | 123        | 45        | 28        | 59        | 19        | 201        | 13        | 7        |
| 1995        | 228        | 11       | 147        | 144        | 58        | 29        | 75        | 20        | 235        | 14        | 6        |
| 1996        | 185        | 12       | 109        | 112        | 55        | 16        | 42        | 20        | 220        | 15        | 1        |
| 1997        | 178        | 4        | 117        | 92         | 49        | 26        | 47        | 23        | 193        | 21        | 3        |
| 1998        | 147        | 7        | 102        | 71         | 48        | 11        | 43        | 19        | 155        | 11        | 1        |
| 1999        | 172        | 14       | 120        | 110        | 47        | 16        | 55        | 11        | 198        | 9         | 1        |
| 2000*       | 158        | 10       | 99         | 113        | 38        | 16        | 45        | 16        | 196        | 12        | 1        |
| 2001        | 185        | 11       | 122        | 113        | 42        | 18        | 66        | 14        | 211        | 13        | 1        |
| 2002        | 207        | 17       | 122        | 164        | 38        | 11        | 50        | 28        | 264        | 13        | 1        |
| 2003        | 162        | 10       | 87         | 121        | 29        | 12        | 47        | 21        | 182        | 10        | 0        |
| <b>2004</b> | <b>193</b> | <b>7</b> | <b>80</b>  | <b>177</b> | <b>31</b> | <b>22</b> | <b>44</b> | <b>22</b> | <b>243</b> | <b>13</b> | <b>0</b> |



**ACCIDENTS 2004  
SELON LES COMMUNES DE LA CUD**

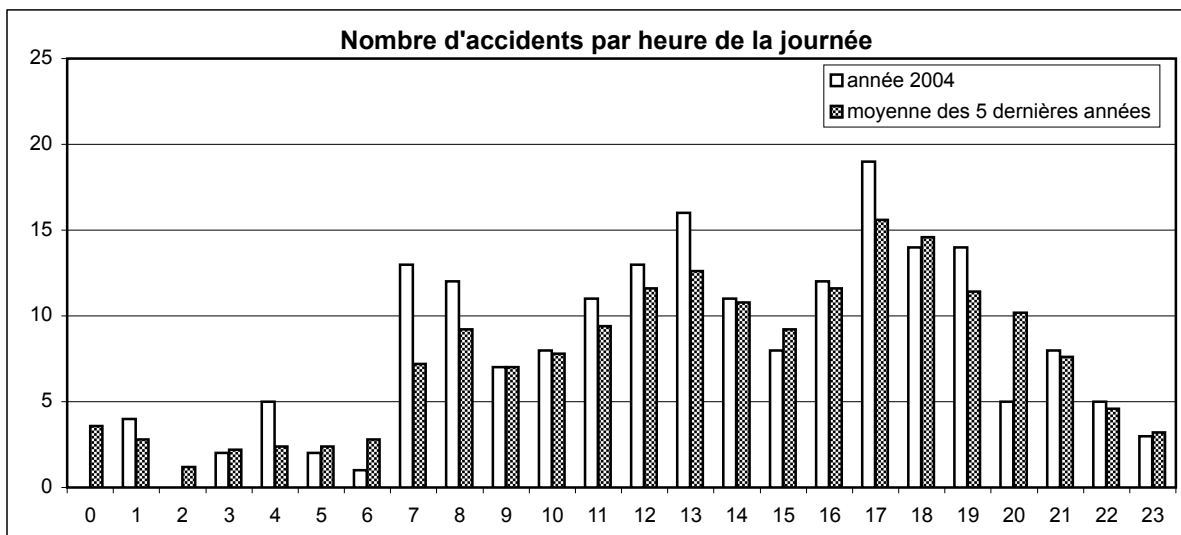
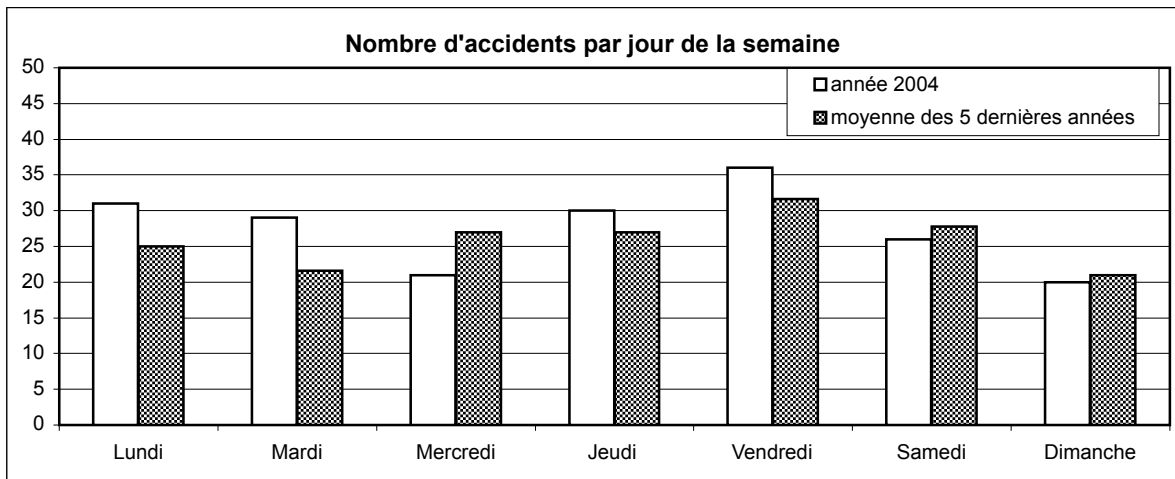
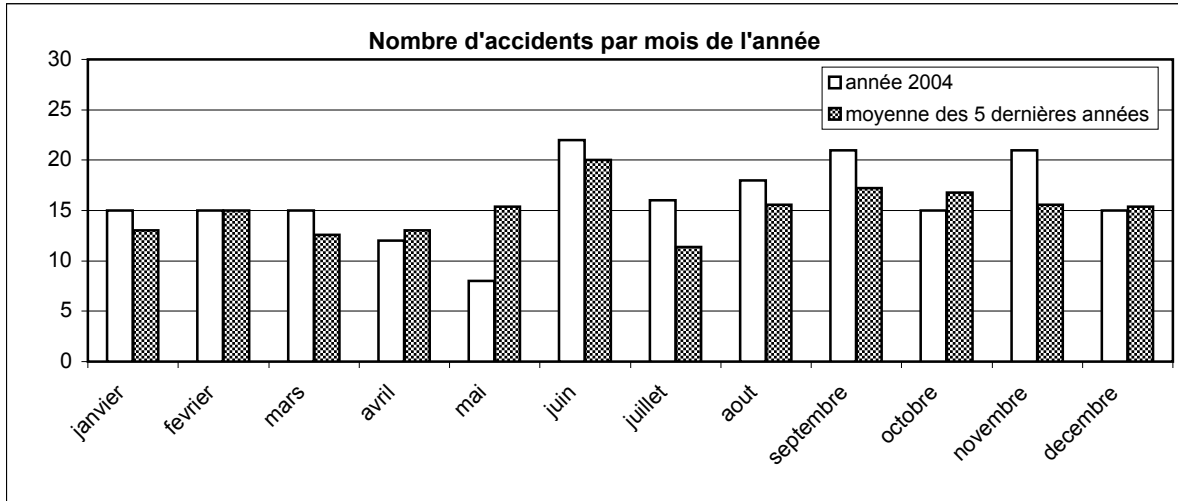
| Communes               | accidents  | VICTIMES |            |            | CATEGORIE DES IMPLIQUES |           |           |           |            |           |
|------------------------|------------|----------|------------|------------|-------------------------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|
|                        |            | tués     | bl. Graves | bl. Légers | piétons                 | vélos     | cyclos    | motos     | VP         | Autres    |
| ARMOUITS CAPPEL        | 3          |          |            | 3          |                         |           |           | 1         | 4          |           |
| BOURBOURG              | 5          | 1        | 3          | 3          |                         |           | 1         | 1         | 7          |           |
| BRAY DUNES             | 0          |          |            |            |                         |           |           |           |            |           |
| CAPPELLE LA GRANDE     | 4          | 1        | 3          | 1          | 1                       | 2         |           | 1         | 3          | 1         |
| COUDEKERQUE            | 1          |          |            | 1          |                         |           |           |           | 2          |           |
| COUDEKERQUE BRANCHE    | 24         |          | 9          | 19         | 6                       | 3         | 5         | 3         | 31         |           |
| CRAYWICK               | 4          |          |            | 7          |                         |           |           |           | 8          |           |
| DUNKERQUE              | 91         |          | 36         | 91         | 17                      | 10        | 31        | 8         | 107        | 6         |
| FORT MARDYCK           | 2          |          |            | 3          |                         |           | 1         | 1         | 2          |           |
| GRANDE SYNTHÉ          | 22         | 2        | 10         | 16         | 2                       | 3         | 1         | 3         | 35         |           |
| GRAND FORT PHILIPPE    | 0          |          |            |            |                         |           |           |           |            |           |
| GRAVELINES             | 1          |          | 1          | 1          |                         |           | 1         |           | 1          |           |
| LEFFRINCKOUCKE         | 3          |          | 2          | 6          | 1                       |           |           |           | 5          |           |
| LOON PLAGE             | 7          | 3        | 3          | 6          |                         | 1         |           | 1         | 7          | 4         |
| SAINT GEORGES SUR L'AA | 2          |          |            | 3          |                         |           |           |           | 2          | 1         |
| SAINT POL SUR MER      | 16         |          | 9          | 10         | 2                       | 2         | 4         | 3         | 20         | 1         |
| TETEGHEM               | 8          |          | 4          | 7          | 2                       | 1         |           |           | 9          |           |
| ZUYDCOOTE              | 0          |          |            |            |                         |           |           |           |            |           |
| <b>TOTAL</b>           | <b>193</b> | <b>7</b> | <b>80</b>  | <b>177</b> | <b>31</b>               | <b>22</b> | <b>44</b> | <b>22</b> | <b>243</b> | <b>13</b> |

## NOMBRE D'IMPLIQUES PAR CAUSE ET CATEGORIE EN 2004 SUR LA CUD

| CAUSE  | piétons   | vélos     | cyclos    | motos     | V.L.       | P.L.      | TC       | autres   | Total      |
|--|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------|----------|----------|------------|
| Non respect des feux tricolores                    | 1         | 2         | 5         |           | 19         | 1         |          |          | 28         |
| Non respect panneau stop                           |           |           | 6         | 2         | 23         |           |          |          | 31         |
| Non respect priorité à droite                      |           | 6         | 5         | 4         | 29         | 2         |          |          | 46         |
| Non respect priorité passage tourne à gauche       |           | 1         | 6         | 2         | 13         |           |          |          | 22         |
| Non respect des droits des piétons(intersection)   | 9         | 1         |           |           | 10         |           |          |          | 20         |
| Changement de file ou mauvais positionnement       |           | 2         | 1         |           | 2          | 1         |          |          | 6          |
| Non respect de la balise Céder le passage          |           |           | 1         | 1         | 6          |           |          |          | 8          |
| Roule à gauche                                     |           |           | 2         |           | 4          |           |          |          | 6          |
| Ecart sur la chaussée                              |           | 1         | 2         |           | 5          | 2         |          |          | 10         |
| Demi-tour  |           | 2         | 3         | 2         | 10         |           | 1        |          | 18         |
| Non respect des droits du piéton ( section)        | 5         |           |           |           | 5          |           |          |          | 10         |
| Coupe la piste cyclable                            |           | 1         | 2         |           | 3          |           |          |          | 6          |
| Quitte la piste cyclable                           |           | 1         | 1         |           | 0          |           |          |          | 2          |
| Dépassement à droite                               |           |           | 1         |           | 1          |           |          |          | 2          |
| Dépassement d'un véhicule tournant à gauche        |           |           | 1         |           | 2          |           |          |          | 3          |
| Tourne à gauche                                    |           |           |           |           | 2          |           |          |          | 2          |
| Non maîtrise du véhicule                           |           | 2         |           |           | 24         |           |          |          | 26         |
| Perte de contrôle                                  | 2         |           | 3         | 5         | 26         |           |          |          | 36         |
| Stationnement - Ouverture d'une portière           |           | 1         |           |           | 1          |           |          |          | 2          |
| Quitte le stationnement                            | 2         |           |           | 1         | 3          |           |          |          | 6          |
| Entre sur la chaussée (sortie immeuble ou parking) |           | 2         |           | 1         | 3          |           |          |          | 6          |
| Manœuvre sur parking                               | 1         |           | 1         | 1         | 1          |           |          |          | 4          |
| traverse à moins de 50m d'un passage               | 5         |           | 2         |           | 2          |           |          |          | 9          |
| Traverse à plus de 50 m d'un passage               | 4         |           | 1         |           | 3          |           |          |          | 8          |
| joue ou travaille sur la chaussée                  | 1         |           |           |           | 1          |           |          |          | 2          |
| Marche sur la chaussée                             | 1         |           |           |           | 1          |           |          |          | 2          |
| Cause non déterminée*                              |           |           | 1         | 3         | 44         | 6         |          |          | 54         |
| <b>Total</b>                                       | <b>31</b> | <b>22</b> | <b>44</b> | <b>22</b> | <b>243</b> | <b>12</b> | <b>1</b> | <b>0</b> | <b>375</b> |

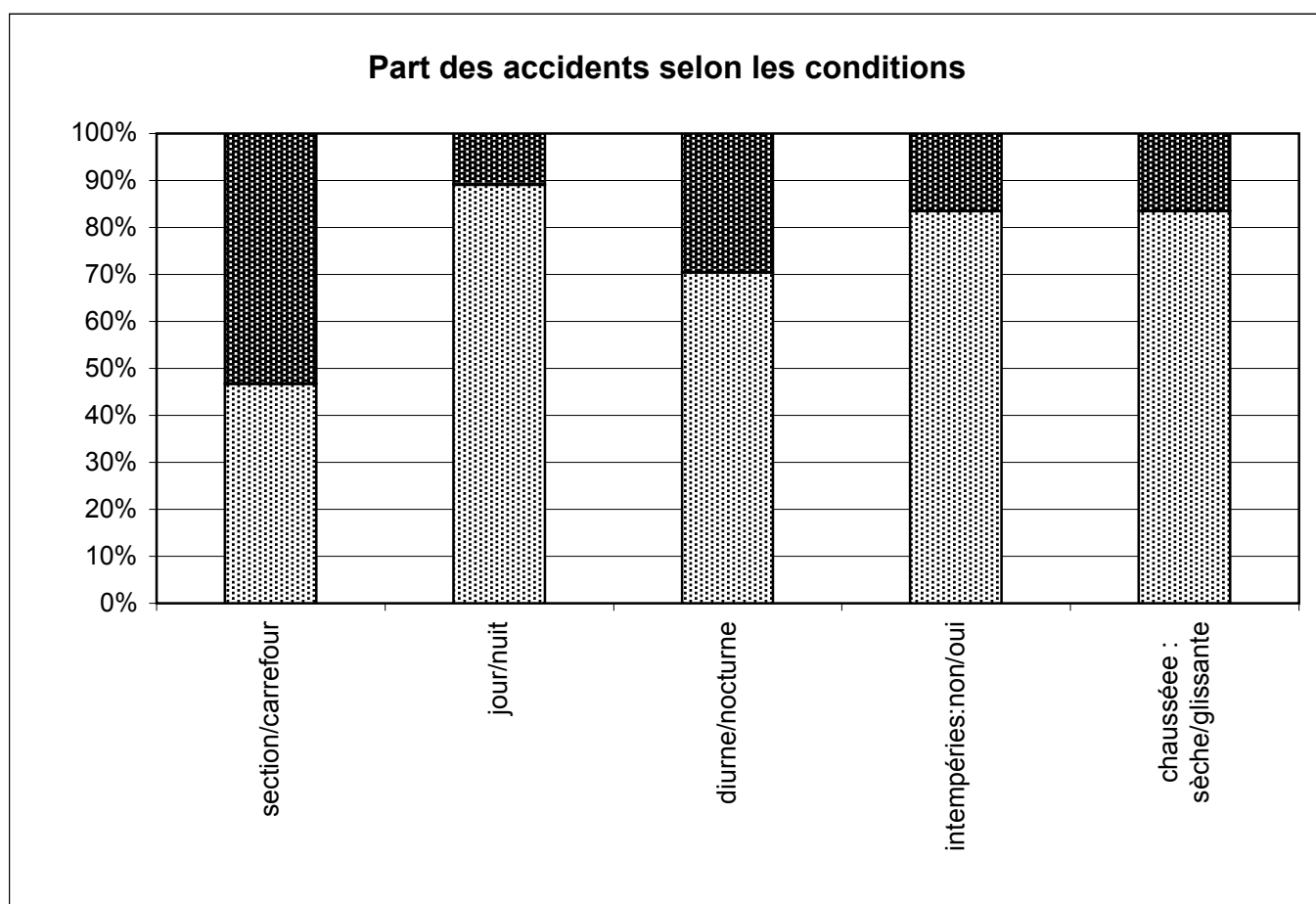
\* Tous les accidents issus des fiches BAAC et en particulier survenus sur l'A16 entrent dans cette catégorie étant donné que les données fournies ne nous permettent pas de définir la cause avec précision

## ACCIDENTS SUR LA CUD : STATISTIQUES PERIODIQUES



## Conditions dans lesquelles sont survenus les accidents au cours de l'année 2004

|                            | Accidents | Tués | Blessés graves | Blessés légers | Piétons | Vélos | 2 roues motorisés | Autres catégories |
|----------------------------|-----------|------|----------------|----------------|---------|-------|-------------------|-------------------|
| <b>Type d'accidents</b>    |           |      |                |                |         |       |                   |                   |
| <b>Section</b>             | 47%       | 57%  | 36%            | 45%            | 55%     | 45%   | 44%               | 42%               |
| <b>carrefour</b>           | 53%       | 43%  | 64%            | 55%            | 45%     | 55%   | 56%               | 58%               |
| <b>Période (jour/nuit)</b> |           |      |                |                |         |       |                   |                   |
| <b>6h-22h</b>              | 89%       | 57%  | 84%            | 92%            | 97%     | 100%  | 91%               | 90%               |
| <b>22h-6h</b>              | 11%       | 43%  | 16%            | 8%             | 3%      | 0%    | 9%                | 10%               |
| <b>Luminosité</b>          |           |      |                |                |         |       |                   |                   |
| <b>Diurne</b>              | 70%       | 29%  | 55%            | 77%            | 81%     | 86%   | 68%               | 71%               |
| <b>Nocturne</b>            | 30%       | 71%  | 45%            | 23%            | 19%     | 14%   | 32%               | 29%               |
| <b>Conditions météo</b>    |           |      |                |                |         |       |                   |                   |
| <b>pas d'intempéries</b>   | 83%       | 57%  | 80%            | 85%            | 90%     | 91%   | 92%               | 79%               |
| <b>intempéries</b>         | 17%       | 43%  | 20%            | 15%            | 10%     | 9%    | 8%                | 21%               |
| <b>Etat de la chaussée</b> |           |      |                |                |         |       |                   |                   |
| <b>Chaussée normale</b>    | 83%       | 57%  | 83%            | 84%            | 94%     | 91%   | 92%               | 79%               |
| <b>Chaussée glissante</b>  | 17%       | 43%  | 18%            | 16%            | 6%      | 9%    | 8%                | 21%               |



## CLASSEMENT DES CARREFOURS PAR NOMBRE D'ACCIDENTS SUR LA PERIODE 2000-2004

| CARREFOURS OU SONT SURVENUS AU MOINS 4 ACCIDENTS AU COURS DES 5 DERNIERES ANNEES |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
|--|---------------------|-----------|---------|------|------|---------------------------|---------------------------|---------------------|-----------------------|--------------------|
| CARREFOURS   |                     | NBRE ACC. | GRAVITE |      |      | NBRE de PIETONS impliqués | NBRE de 2 ROUES impliqués | NBRE ACC. CH.GLISS. | NBRE ACC. NUIT 22H-6H | NBRE ACC. NOCTURNE |
|  |                     |           | TUES    | B.G. | B.L. |                           |                           |                     |                       |                    |
| AVE PETITE SYNTHES CD 940  | DUNKERQUE           | 7         |         | 4    | 3    | 1                         | 5                         | 3                   | 1                     | 2                  |
| RUE DU KRUYSBELLAERT   |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AVE PETITE SYNTHES CD 940  | DUNKERQUE           | 7         |         | 3    | 7    | 2                         | 4                         | 1                   | 1                     | 1                  |
| PONT EUROPE  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| RTE DE FURNES  | COUDEKERQUE BRANCHE | 5         |         | 6    | 3    |                           |                           | 2                   | 3                     | 4                  |
| PONT DES BRASSEURS   |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AVE PETITE SYNTHES CD940   | DUNKERQUE           | 5         |         | 3    | 7    |                           | 5                         | 2                   |                       | 2                  |
| AV DE LA CITE  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AVE PETITE SYNTHES CD 940  | DUNKERQUE           | 5         |         | 2    | 5    |                           | 3                         | 1                   | 1                     | 1                  |
| AVE DE LA VILETTE  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| RTE DE BERGUES CD 916  | COUDEKERQUE BRANCHE | 4         | 1       | 3    | 6    |                           | 1                         |                     | 1                     | 2                  |
| PONT PIERRE EVERAERT   |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| BD PAUL VERLEY   | DUNKERQUE           | 4         |         | 3    | 1    | 1                         | 3                         |                     | 1                     | 2                  |
| AV DE LA LIBERATION  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| BD SAINTE BARBE  | DUNKERQUE           | 4         |         | 2    | 2    | 3                         | 1                         |                     |                       |                    |
| RUE ROYER  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| RUE ALBERT CYS   | DUNKERQUE           | 4         |         | 1    | 3    |                           | 3                         | 1                   | 1                     | 1                  |
| PONT EMMERY  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AV DESMIDT   | DUNKERQUE           | 4         |         | 2    | 3    |                           | 3                         |                     |                       |                    |
| AVE PETITE SYNTHES CD940   |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AV DU GEN DE GAULLE  | GRANDE SYNTHES      | 4         | 1       | 3    | 3    |                           | 2                         | 1                   | 1                     | 1                  |
| RUE SALVADOR ALLENDE   |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| RN 1   | LOON PLAGE          | 4         | 1       |      | 4    |                           | 1                         |                     |                       |                    |
| CHEMIN DU MARDYCK  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| AVE MAURICE BERTEAUX   | SAINT POL SUR MER   | 4         |         | 9    |      | 1                         | 2                         |                     | 1                     | 2                  |
| RUE PIERRE DE COUBERTIN  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |
| BD VERDI   | SAINT POL SUR MER   | 4         | 2       | 1    | 3    |                           |                           | 1                   | 1                     |                    |
| RUE DES HIRONDELLES  |                     |           |         |      |      |                           |                           |                     |                       |                    |

Il faut noter que l'ex-carrefour des 18 feux (RN225 - RD940) et le carrefour du pont de Leffrinckoucke qui ont fait l'objet d'un réaménagement récent (aménagement en rond point pour le premier et mise en place de feux tricolores pour le second) n'apparaissent plus dans la liste des carrefours les plus accidentogènes.

Une attention particulière devra être prêtée au carrefour entre l'avenue de Petite Synthe et les rues du Kruysbellaert et de l'Egalité qui apparaît comme un carrefour très accidentogène alors qu'il ne supporte pas un trafic gigantesque.

## Accidents de la circulation Année 2003

|  | Communauté Urbaine de Dunkerque | Département du Nord | Région Nord-Pas de Calais | France |
|--|---------------------------------|---------------------|---------------------------|--------|
| Population (en milliers d'habitants)                         | 209                             | 2555                | 3997                      | 60186  |
| Accidents corporels en 2003                                  | 162                             | 2654                | 3995                      | 90220  |
| nombre de tués   | 10                              | 140                 | 272                       | 5731   |
| gravité (T+G) pour 100 accidents                             | 87                              | 21                  | 27                        | 28     |
| Taux d'accidents : accidents pour 100000 habitants           | 78                              | 104                 | 100                       | 150    |
| Taux de tués : tués pour 100000 habitants                    | 4,8                             | 5,5                 | 6,8                       | 9,5    |
| Coût* des accidents pour la collectivité en millions d'Euros | 28,4                            | 307                 | 557                       | 12300  |
| Coût par habitant (Euros par hab)                            | 136                             | 120                 | 139                       | 204    |
| Accidents impliquant au moins 1                              |                                 |                     |                           |        |
| piéton   | 16,0%                           | 20,3%               | 19,0%                     | 15,8%  |
| bicyclette   | 7,4%                            | 8,0%                | 7,5%                      | 5,7%   |
| cyclomoteur  | 27,8%                           | 19,2%               | 20,4%                     | 17,6%  |
| motocyclette   | 13,0%                           | 9,6%                | 10,1%                     | 17,9%  |
| voiture  | 86,4%                           | 88,2%               | 87,0%                     | 84,7%  |
| Poids Lourd  | 4,9%                            | 6,0%                | 5,8%                      | 5,0%   |
| Accident de Week End   | 26,5%                           | 26,4%               | 27,7%                     | 31,2%  |
| Accident de nuit   | 30,2%                           | 31,9%               | 33,8%                     | 29,8%  |
| Accidents survenant par temps de                             |                                 |                     |                           |        |
| pluie, neige, vent, tempête                                  | 11,7%                           | 13,2%               | 13,3%                     | 11,2%  |
| brouillard   | 0,6%                            | 0,9%                | 1,0%                      | 0,8%   |

\* coût : tué : 1 099 285 €  
 blessé grave 166 606 €  
 blessé léger 23 779 €

Chiffres utilisés nationalement et fournis par l'Association Régionale de Sécurité Routière et dont l'estimation a légèrement évolué par rapport à l'année dernière

A défaut de disposer à ce jour des résultats régionaux et nationaux d'accidentologie pour l'année 2004, la comparaison de Dunkerque avec le Département du Nord, la Région et la France a été faite sur la base de l'année 2003.

Dunkerque apparaît anormalement "haut" quant à la gravité et anormalement "bas" quant au nombre de PV. Il faut probablement voir dans cette singularité le fait que de nombreux accidents ne donnent pas lieu à l'établissement de PV, sauf lorsqu'ils sont graves.

On notera cependant à Dunkerque davantage de cyclomoteurs impliqués

## **PERSPECTIVES D'AVENIR**

### **Vers la création d'un Comité Technique de Sécurité Routière**

La Communauté Urbaine de Dunkerque n'est pas la seule collectivité à suivre de près l'accidentologie : la Ville de Dunkerque, sous l'action de sa police municipale, tient à jour également une base de données d'accidents alimentée par les constats à l'amiable transmis par la MACIF.

Ces trois bases de données (PV, mains courantes, constats amiables MACIF) mériteraient d'être exploitées plus finement pour aboutir à des propositions d'aménagement ou à des campagnes d'information, de prévention, ou de contrôle. La création d'un Comité Technique de Sécurité Routière serait ainsi de nature à mieux cibler les actions à mener.

Un tel Comité pourrait réunir :

- les divers Maîtres d'Ouvrage des infrastructures et de la signalisation (DDE –Département du Nord – CUD – PAD pour le secteur portuaire)
- les services des principales communes qui ont à leur charge les arrêtés municipaux de circulation
- la Police Nationale, la Gendarmerie Nationale, et les polices municipales
- l'ADASARD
- des représentants des auto-écoles et des compagnies d'assurance qui souhaiteraient s'associer à la démarche

Un des premiers thèmes d'actions pour ce Comité pourrait être de faire des propositions en vue d'une harmonisation et d'une meilleure cohérence des régimes de limitations de vitesse selon les voies et les secteurs de la Communauté Urbaine.

## **CARTOGRAPHIE DES ACCIDENTS<sup>1</sup>**

**I – Accidents 2000-2004 CUD** **page 19**

**II – Accidents 2000-2004 AGGLOMERATION** **page 20**

---

<sup>1</sup> Nota : ne sont repris dans les statistiques de l'année 2000 que les accidents ayant donné lieu à un PV de la Police Nationale

- Les accidents en intersection sont localisés précisément.
- Les accidents en section courante sont localisés au milieu de du segment de voirie concerné. Il s'ensuit une certaine imprécision dans la localisation, surtout hors des secteurs agglomérés où les segments élémentaires peuvent avoir une grande longueur et pour lesquels l'information de base est parfois imprécise.

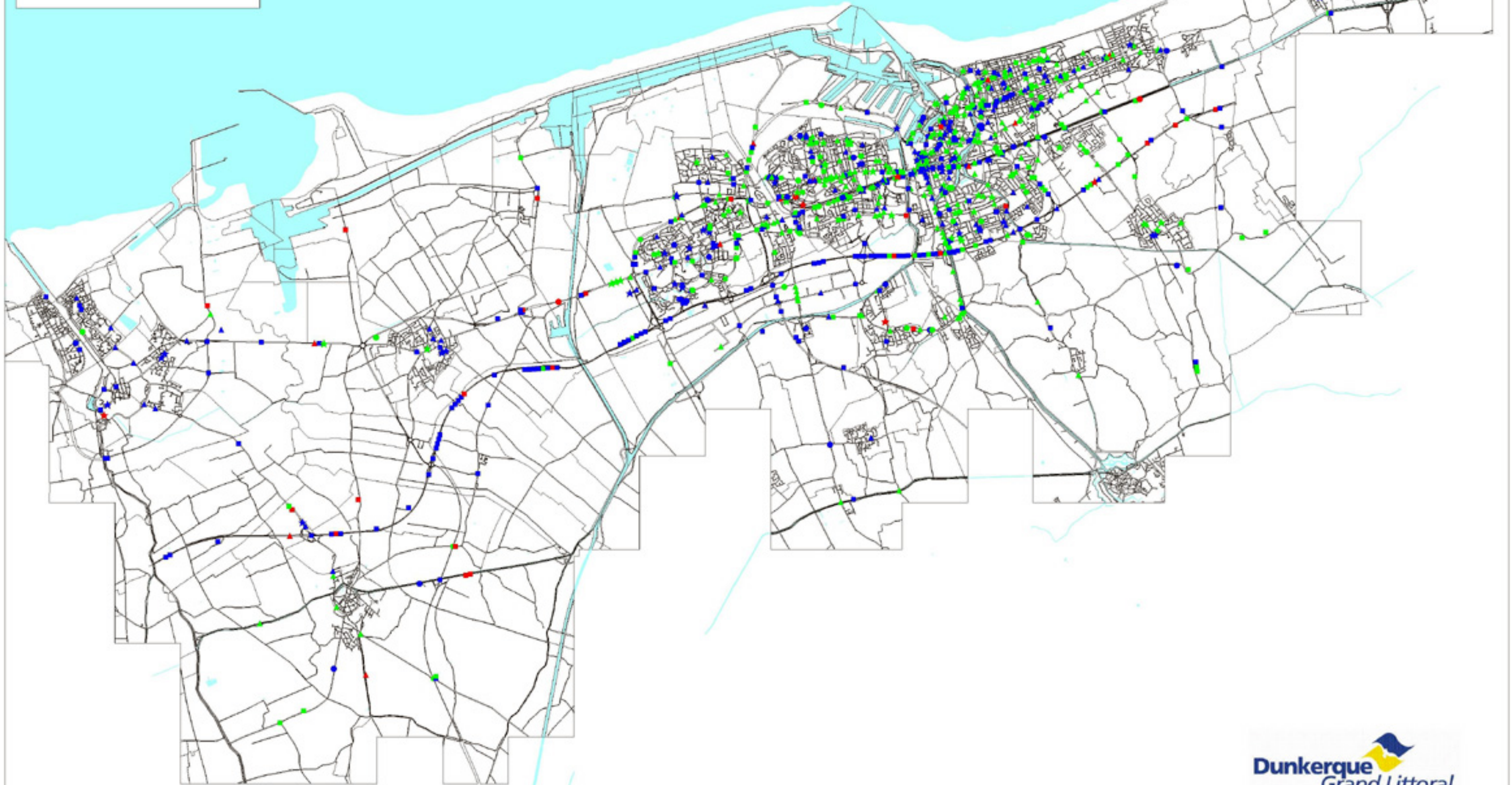
# ACCIDENTS SUR LA CUD 2000-2004

## Typologie

- ★ Piétons
- Vélos
- ▲ Deux roues motorisés
- Autres (VL, PL, TC...)

## Gravité

- Accidents mortels
- Accidents Graves
- Autres accidents avec PV



# ACCIDENTS SUR LA CUD 2000-2004

## Typologie

- ★ Piétons
- Vélos
- ▲ Deux roues motorisés
- Autres (VL, PL, TC...)

## Gravité

- Accidents mortels
- Accidents Graves
- Autres accidents avec PV

