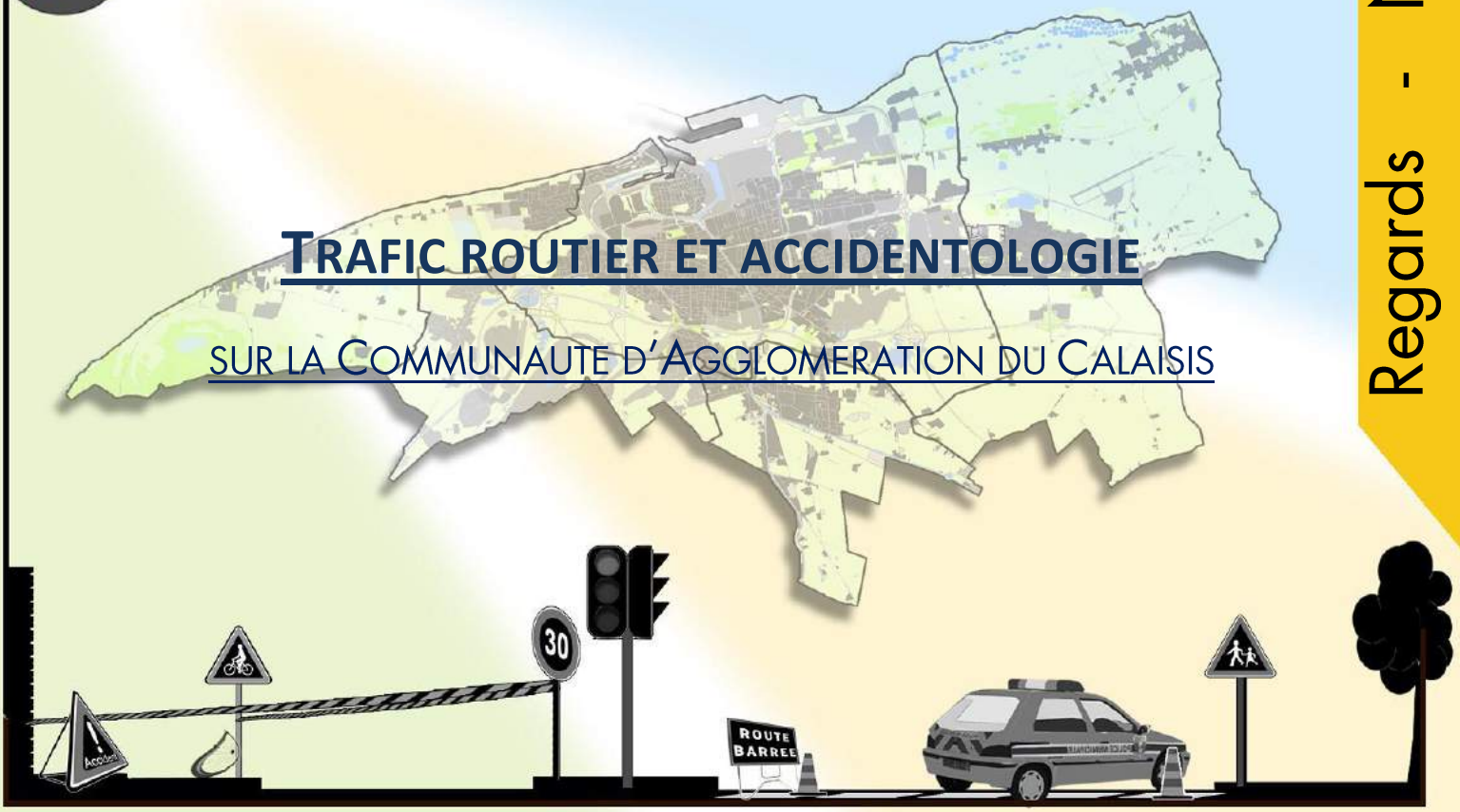
TRAFIC ROUTIER ET ACCIDENTOLOGIE

SUR LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU CALAISIS



I Le trafic routier sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis

II Les chiffres de l'accidentologie

Les chiffres clés de la Communauté d'Agglomération du Calaisis

Carrefour Européen, à deux pas du Benelux et de la Grande Bretagne, la Communauté d'Agglomération du Calaisis dispose d'un **réseau de communication dense et diversifié**.

Les liaisons routières, très présentes, permettent une bonne desserte du territoire, cependant :

- Le **trafic sur l'A16** est en **constante augmentation**
- On note des « **points noirs** », notamment aux points de rencontre sur les **départementales** de l'agglomération

En termes d'accidentologie, on recense en 2012 :

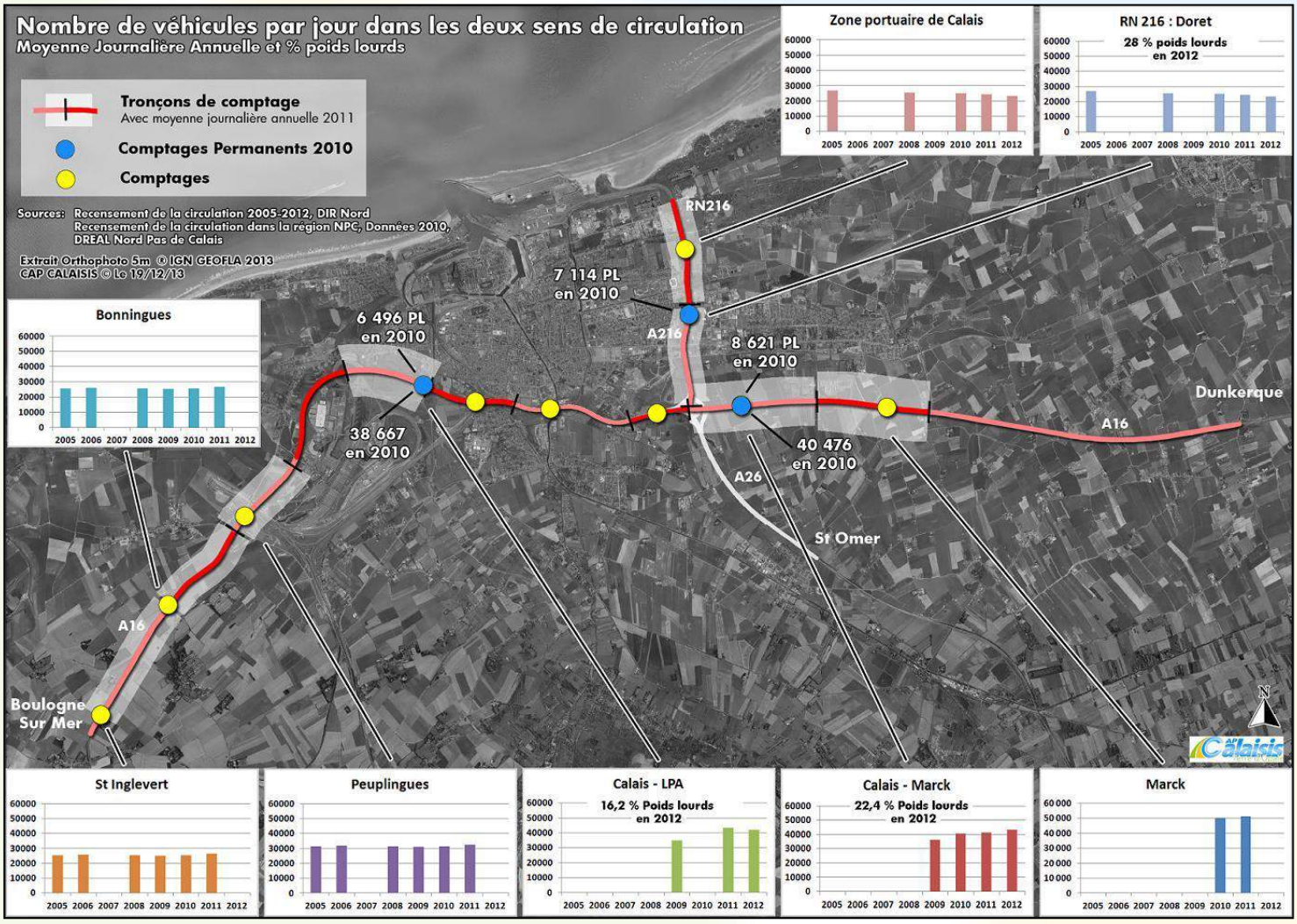
- **78 accidents**
- **4 personnes décédées** dans un accident de la circulation (dont **2 étaient des piétons**)

A noter qu'après une **baisse continue du nombre d'accidents entre 2007 et 2010**, celui-ci **repart à la hausse sur la période 2011-2012** et ce **à la différence des tendances régionales et nationales**.

Les piétons représentent une part importante des personnes décédées dans un accident de la circulation : **10 piétons ont ainsi perdu la vie entre 2007 et 2012**.

I. Le trafic routier sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis

I.1) Un trafic autoroutier en constante augmentation sur l'A16



On remarque que globalement, **le trafic ne cesse de croître sur l'A16** et est en baisse sur l'A216. On note par exemple au point de comptage Calais-LPA sur l'A16 une hausse du trafic de 21% entre 2009 et 2012 et + 20% au point de comptage Calais-Marck sur cette même période.

L'autoroute A16 a sur notre territoire une **double fonction** :

- Un rôle de transit entre les territoires
- Une fonction urbaine : l'A16 a une fonction de desserte d'un point à un autre de la ville. Elle permet en effet d'aller plus rapidement d'un endroit à l'autre de la ville, de l'agglomération.

D'autre part, les **poids lourds représentent une part non négligeable des véhicules transitant sur les autoroutes de l'agglomération**. Ce phénomène est notamment important du fait de la position de la région comme détroit, mais également de l'agglomération ; point d'entrée/sortie de l'Angleterre vers la France et l'Europe et cela est accentué par la présence d'Eurotunnel et du Port de Calais.

Au point de comptage Calais-Marck, 22,4% des véhicules sont des poids lourds en 2012.

L'A216 rejoignant le Port de Calais ou encore de grandes entreprises (la zone des Dunes : Tioxyde,…) est un axe très fréquenté par les poids lourds. Au point de comptage RN216, 28% des véhicules sont des poids lourds en 2012.

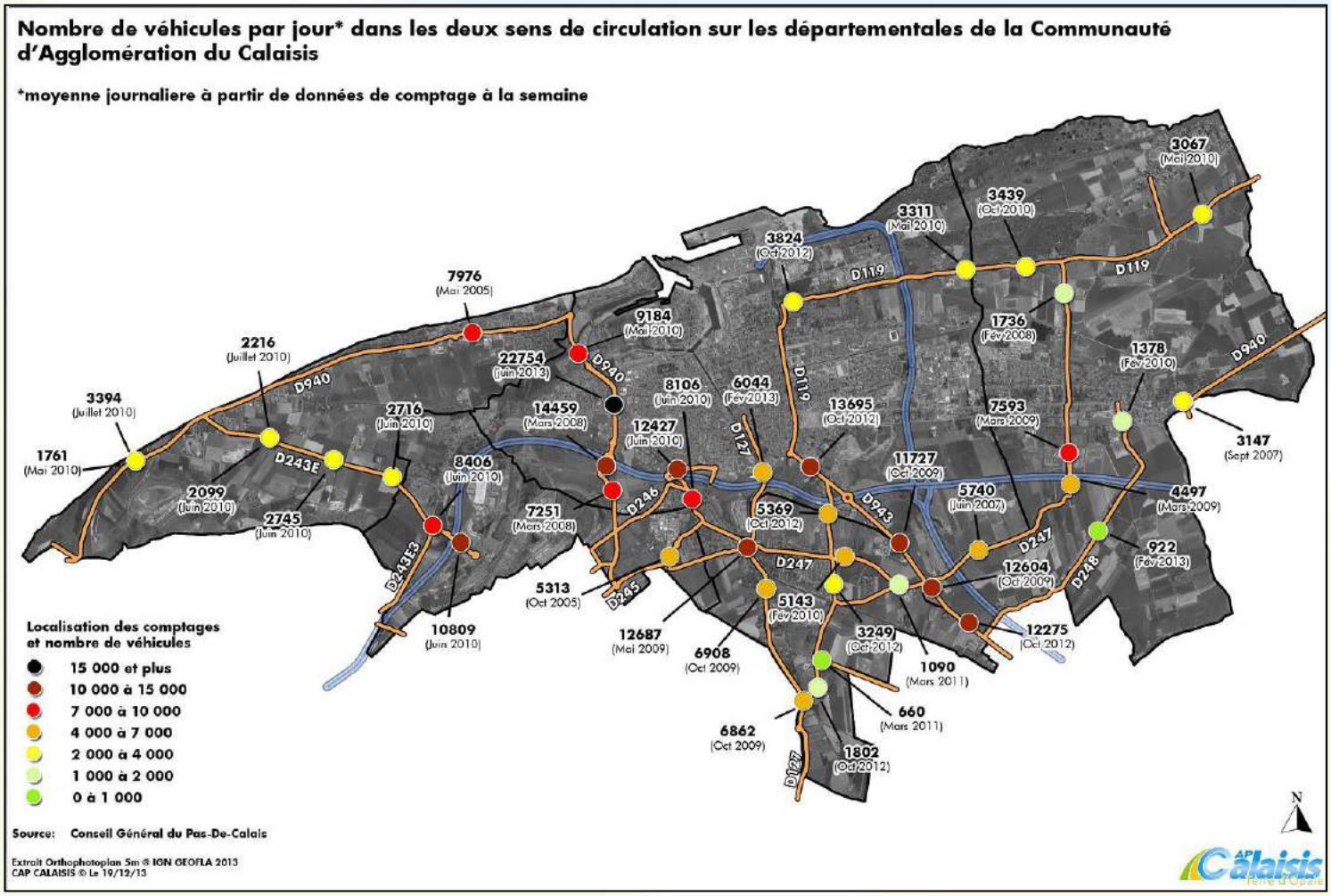
Le trafic devrait continuer à croître avec notamment les projets Calais Port 2015 et le développement de la Zone de la Turquerie.

Un trafic en constante augmentation sur l'A16

Un peu plus de 50 000 véhicules/jour pour le point de comptage à Marck

Un trafic moindre sur l'A216, en baisse et desservant principalement le Port de Calais et la Zone des Dunes

I.2) Le trafic sur les voies départementales de l'agglomération



On constate une **évolution du trafic de la périphérie vers la ville de Calais**. Le **trafic** étant notamment **important aux points de rencontre de grands axes** : autoroutes, départementales,… ou encore de grands équipements commerciaux.
On peut par exemple citer le point de rencontre « Porte de Boulogne » : où l'on retrouve un croisement entre sortie d'autoroute, départementale vers Guînes, sortie/entrée Centre Commercial Cité Europe, sortie/entrée Zone Commerciale des Cailloux. Le trafic y est notamment difficile aux heures de pointes.

Les **départementales 943, 940 et 127** apparaissent comme des **axes de circulation très fréquentés** et ce notamment par les habitants de la Communauté de Communes des Trois Pays souhaitant rejoindre la Communauté d'Agglomération du Calaisis.
Les Communautés de Communes périphériques à la ville de Calais tendent à voir leur population augmenter et ce au détriment de la ville de Calais (phénomène de périurbanisation). De ce fait, les grands axes permettant de rejoindre l'agglomération sont de plus en plus utilisés.

Des périodicités apparaissent pour certains axes : la D940 voit son trafic estival multiplié par deux environ l'été. Il s'agit en effet d'une route très fréquentée en haute saison pour aller à la plage, au Cap Gris Nez,…

Quelques points noirs

Un trafic important au voisinage des centres commerciaux, à la croisée des sorties autoroutes, rencontre de départementales desservant les communes du Pays du Calaisis

Des phénomènes de périodicités notamment liés à la saison estivale et à la présence de la plage

II. Les chiffres de l'accidentologie

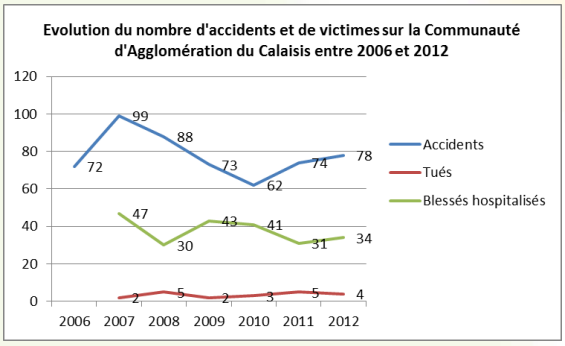
II.1) L'accidentologie sur l'agglomération comparée aux territoires supranationaux

Avec 3 653 personnes tuées en 2012, les accidents de la route constituent une des premières causes de mortalité en France. En **2012, quatre personnes sont décédées dans les 78 accidents de la circulation** enregistrés par les forces de l'ordre sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis. **L'indice de gravité, de 5,13,** est inférieur à celui du Pays du Calaisis (8,74).

En 2012, on note que **75,7% des accidents du Pays du Calaisis se sont produits sur l'Agglomération du Calaisis**. En 2006, cette part n'était que de 55,38%.

		Nombre de tués	Nombre de blessés hospitalisés	Nombre d'accidents	Indice de gravité
Calais	2011	3	24	65	4,62
	2012	3	28	67	4,48
Communauté d'Agglomération du Calaisis	2011	5	31	74	6,76
	2012	4	34	78	5,13
Pays du Calaisis	2011	7	48	91	7,69
	2012	9	60	103	8,74
Région Nord-Pas-de-Calais	2011	166	1 482	2 692	6,17
	2012	153	1 496	2 576	5,94
France Métropolitaine	2011	3 963	29 679	65 024	6,09
	2012	3 653	27 142	60 437	6,05

Sources : DDTM 62, fichiers BAAC / Bilan de l'accidentologie en 2012, DREAL NPdC



Source : DDTM 62, fichiers BAAC

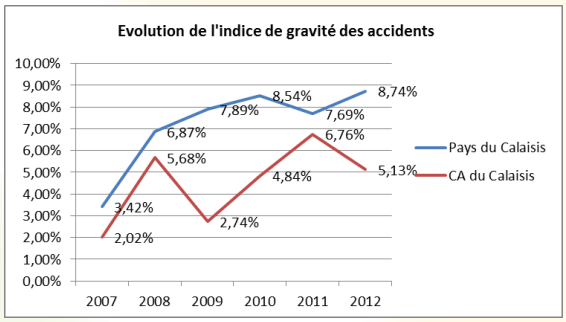
	Evolution du nombre d'accidents	
	2007-2010	2010-2012
Communauté d'Agglomération du Calaisis	-37,37%	**25,81%**
Pays du Calaisis	-30,00%	27,16%
Région NPC	-31,11%	**-1,98%**
France Métropolitaine	-17,21%	-10,18%

Sources : DDTM 62, fichiers BAAC / Bilan de l'accidentologie en 2012, DREAL NPdC

En 2012, le bilan de la sécurité routière est négatif. En effet, **après une baisse continue du nombre d'accidents depuis 2007, celui-ci tend à repartir à la hausse en 2011-2012.**
On constate sur 2011-2012 une **augmentation du nombre d'accidents sur la Communauté d'agglomération du Calaisis : + 25,81% alors qu'au niveau régional et national, le nombre d'accidents continue de baisser.**

Le nombre de blessés hospitalisés et de tués fluctue d'une année à l'autre sans corrélation directe avec l'évolution ou la baisse du nombre d'accidents.

L'indice de gravité des accidents sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis reste inférieur, sur toute la période, à celui du Pays du Calaisis. Les accidents se produisant hors agglomération sont en effet souvent plus meurtriers.



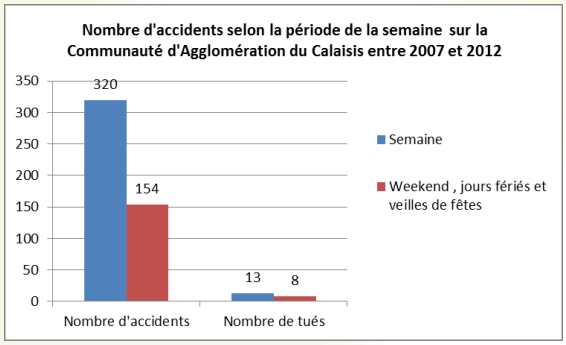
Source : DDTM 62, fichiers BAAC

II.2) Caractéristiques des accidents s'étant produits sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis

- **Des accidents plus nombreux en semaine**

Sur la période 2007-2012, **les accidents se produisent à 68% la semaine.** Cependant, il convient de pondérer ce constat par rapport au nombre de jours composant la semaine de travail et le week-end.

32% des accidents se passent le week end, les jours fériés ou veilles de fêtes.
En ce qui concerne la proportion des tués, celle-ci augmente le week end : 38% des personnes sont décédées lors d'un accident ayant eu lieu le week end, un jour férié ou une veille de fête.



Source : DDTM 62, fichiers BAAC

78 accidents de la circulation en 2012

Après une baisse continue du nombre d'accidents depuis 2007, celui-ci repart à la hausse en 2011-2012

4 personnes décédées dans un accident de la circulation en 2012

- **Des conditions atmosphériques intervenant peu pour cause de l'accident**

Conditions atmosphériques	Nombre d'accidents sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis (2007 -2012)	Part des accidents selon les conditions atmosphériques
Conditions normales	379	79,98%
Pluie légère	53	11,21%
Pluie forte	14	2,95%
Vent fort /tempête	8	1,70%
Temps couvert	5	1,05%
Brouillard/fumée	4	0,84%
Temps éblouissant	4	0,84%
Neige/grêle	3	0,64%
Autre	4	0,84%

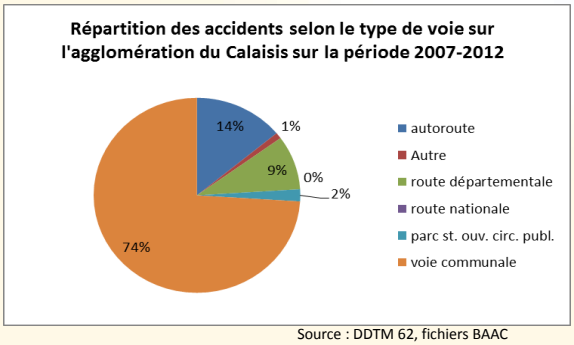
Source : DDTM 62, fichiers BAAC

Les conditions climatiques ne sont pas des critères déterminants dans les causes d'accidents sur l'agglomération. En effet, près de **80% des accidents ont lieu dans des conditions atmosphériques dites normales** sur la période 2007-2012.
11,21% des accidents ont lieu par temps de pluie légère.

Par ailleurs, **17 accidents mortels** (sur 20 au total) **ont eu lieu lors de conditions dites normales.** Trois se sont déroulés lors de vent fort ou tempête, de pluie forte ou de temps éblouissant.

- **Répartition des accidents par type de voie**

Sur la période 2007-2012, **74% des accidents ont eu lieu sur des voies communales**, 14% sur les autoroutes.



Source : DDTM 62, fichiers BAAC

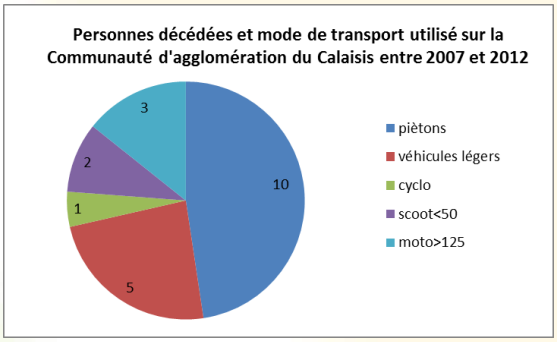
- **Les voies les plus meurtrières**

Sur cette même période, **65% des accidents mortels ont eu lieu sur les voies communales**, **20% sur les autoroutes**. On remarque donc que proportionnellement au nombre d'accidents, les accidents sur les autoroutes sont plus meurtriers.
En effet, 5,9% des accidents s'étant produit sur autoroute ont été meurtriers contre 3,7%sur les voies communales.

- **Les victimes des accidents meurtriers les plus touchés sont les piétons et les utilisateurs de deux roues**

Sur la Communauté d'Agglomération du Calaisis, entre 2007 et 2012,

- **10 personnes décédées** sont des **piétons**
- **5** sont des **occupants de véhicules légers**
- **6** sont des **conducteurs de deux roues** (tous deux roues confondus)



Source : DDTM 62, fichiers BAAC

4,2% des accidents ont été meurtriers sur l'agglomération du Calaisis.
Sur les **20 accidents meurtriers** de l'agglomération du Calaisis sur 2007-2012, un a entrainé le décès de deux personnes, les autres, ayant entrainé le décès d'une seule personne. On peut donc relever sur la Communauté d'agglomération du Calaisis une absence d'accidents de grande ampleur (carambolages meurtriers, accidents meurtriers impliquant des voitures familiales,…).

- **Les accidents ayant entrainé le décès d'un piéton**

Les **piétons représentent** 20,57% des blessés non hospitalisés, **28,3% des blessés hospitalisés** et **47,6% des tués** sur l'agglomération entre 2007 et 2012.
Dix piétons ont perdu la vie lors d'un accident. Les causes en sont diverses : piéton sur le bas-côté, sur la bande d'arrêt d'urgence, traversant à un passage piéton,… Deux de ces piétons étaient en roller ou en trottinette.
Les véhicules à l'origine de ces accidents meurtriers étaient des voitures et tracteurs/semi-remorques (dans deux accidents).

La majorité de ces accidents ayant entrainés la mort d'un piéton se sont déroulés la nuit.
Sur les six piétons morts la nuit, deux n'étaient peut-être pas assez visibles puisque dans deux accidents les voies ne disposaient pas d'éclairage public ou ce dernier n'était pas allumé.

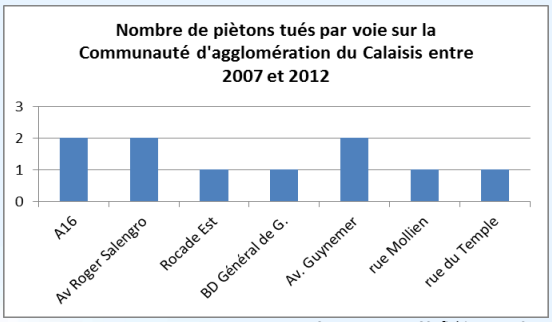
Les accidents sur autoroutes sont les plus meurtriers

10 piètons décédès dans un accident de la route entre 2007 et 2012
Près d'une personne sur deux décédée dans un accident de la route est un pièton

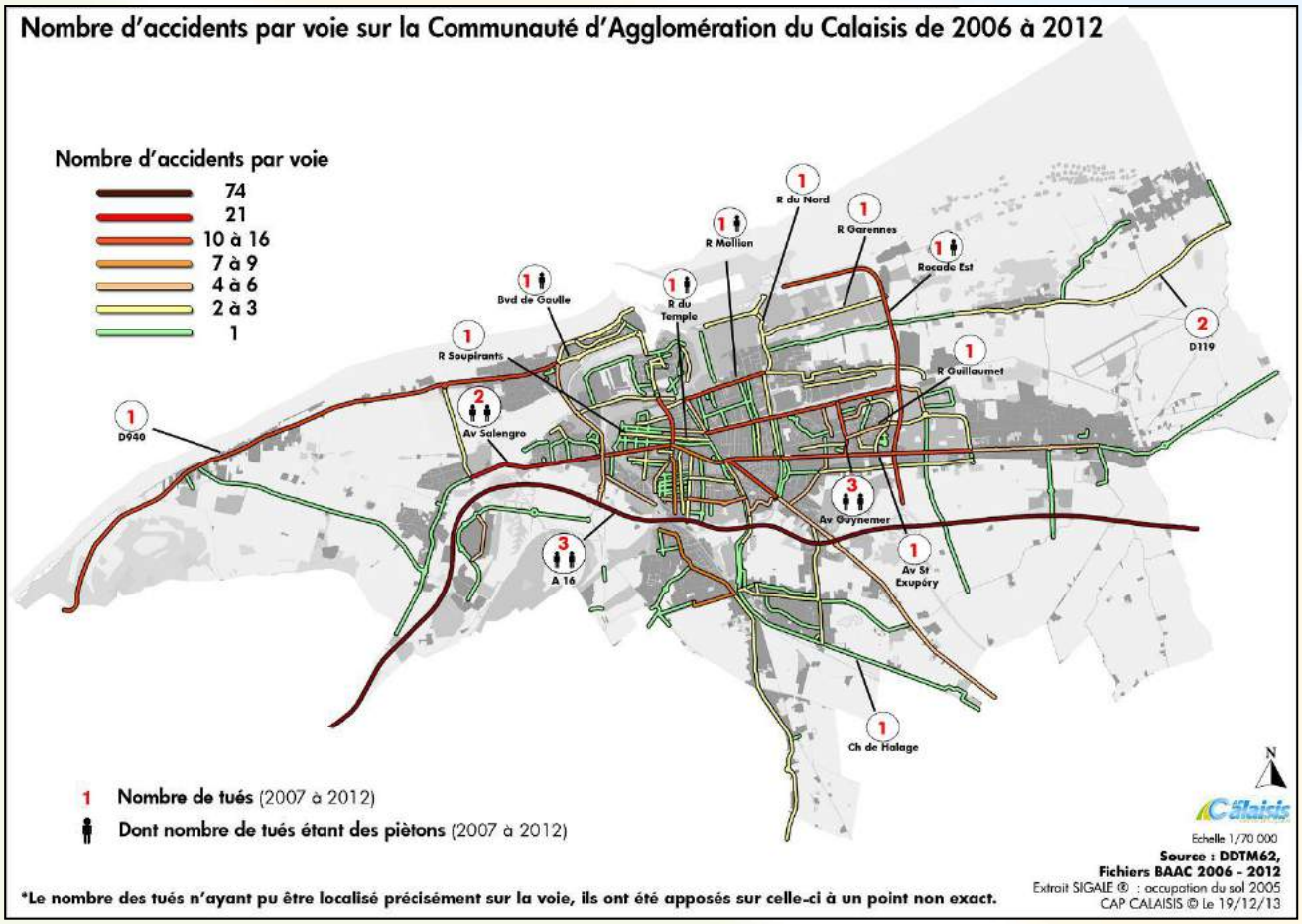
8 accidents sur 10 se déroulent lors de conditions atmosphériques dites « normales »

Les **autoroutes** sont **particulièrement meurtrières pour les personnes à pieds**. En effet, la durée de vie sur une bande d'arrêt d'urgence ou le bas-côté d'une autoroute est courte. (La durée de vie moyenne d'un piéton sur autoroute n'excède pas 20 minutes)

Ce sont ainsi **deux piétons** qui **ont trouvé la mort sur l'A16** entre 2007 et 2012 et un piéton sur la rocade EST. Les deux piétons décédés sur l'A16 ont trouvés la mort à proximité de la zone Transmarck.



Source : DDTM 62, fichiers BAAC



Comme le présente la carte, **certaines voies** apparaissent **plus accidentogènes et meurtrières que d'autres**. Les axes de circulation où le trafic est important concentrent en général plus d'accidents.
Outre ce fait, la **vitesse excessive** des véhicules **peut avoir un impact sur le nombre d'accidents**. Les comptages réalisés par la ville de Calais montrent que sur certains axes accidentogènes, la part des véhicules dépassant la vitesse autorisée est importante. Nous avons recensés les axes où la part des véhicules dépassant la limite de vitesse est forte par rapport au nombre d'accidents sur les voies. On peut y voir une corrélation.
A noter que certains axes accidentogènes n'ont pas fait l'objet de comptages par la ville de Calais d'où la non connaissance de la vitesse des véhicules.

Voie (+sens)	Période du comptage	Moyenne journalière du débit	Part des véhicules dépassant la vitesse limite	Nombre d'accidents sur la période 2006-2012 (dans les 2 sens de circulation)
rue du Temple (entre Jacquard et Chanzy)	09/02/2009 au 16/02/2009	7 931	24.83%(2009)	5
Rue du temple (entre Chanzy et Quai du Commerce)	18/02/2009 au 23/02/2009	5 070	0.64%(2009)	
Avenue Salengro (vers Calais)	25/02/2009 au 04/03/2009 15/12/2012 au 22/12/2012	6 099 6 218	36.61%(2009) 29.66%(2012)	**21**
Avenue Salengro (vers Coquelles)	25/02/2009 au 04/03/2009	5 902	38.91%(2009)	
Rue Garennes ((Tioxyde) vers échangeur)	08/09/2009 au 10/09/2009	1 572	15.44%(2009)	3
Rue Garennes ((Tioxyde) vers rue du Nord)	08/09/2009 au 10/09/2009	1 080	35.92%(2009)	
Bd Lafayette vers Théâtre	22/03/2011 au 29/03/2011	4 866	68.87%(2011)	8
Bd Lafayette vers Nation	22/03/2011 au 29/03/2011	4 102	59.86%(2011)	

Sources : DDTM 62, fichiers BAAC / Comptages Ville de Calais

21 personnes décédées entre 2007 et 2012

3 axes particulièrement meurtriers pour les piétons :
- **l'A16**
- **l'avenue Roger Salengro**
- **l'avenue Guynemer**

Sur certains axes, la part des véhicules dépassant la vitesse limite est importante

Définitions et sigles

SIGLES

MJA : Moyenne Journalière Annuelle

DEFINITIONS

Le fichier **BAAC** constitue le fichier référence en termes de données d'accidentologie. Il constitue une base de données qui est centralisée, gérée au niveau national, et alimentée par les forces de l'ordre (gendarmerie, police) à partir de procès-verbaux d'accidents.
Il s'intéresse ainsi aux :

1. caractéristiques de l'accident
2. lieux de l'accident
3. véhicules impliqués dans l'accident
4. usagers impliqués

L'arrêté du 27 mars 2007 relatif aux conditions d'élaboration des statistiques portant sur les accidents corporels de la circulation modifie les définitions :

- **Blessé hospitalisé** : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24h.
- **Blessé non hospitalisé** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures.
- **Tué** : personne décédée sur le coup ou dans les 30 jours qui suivent l'accident.

Indice de gravité : nombre de tués pour 100 accidents

Moyenne journalière annuelle : (MJA) est utilisée par les services de l'état pour exprimer le trafic sur le réseau autoroutier et sur les routes nationales.

Rédaction, conception graphique

Atelier d'urbanisme de la Communauté d'Agglomération du Calaisis

Communauté d'Agglomération du Calaisis

76, Boulevard Gambetta - CS 40021 - 62101 Calais Cedex

Tél : 03 21 19 55 00

www.capcalaisis.fr

Sources de données