



PRÉFÈTE DU PAS-DE-CALAIS

Direction Départementale des Territoires et de la Mer
Service Expertise et Appui Technique
Unité Observatoire des Infrastructures Routières
Affaire suivie par : Franck Rimetz
franck.rimetz@pas-de-calais.gouv.fr
☎ 03.21.22.99.76 – Fax 03.21.22.98.79

ARRAS, le 28 octobre 2015

à

OBJET : Révision du PLUi de la Communauté de Communes des 3 Pays

REFER. : courrier du 2 septembre 2015

P.J.:

En réponse à votre courrier en référence par lequel vous me faites parvenir la demande relative la révision du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUi) de la Communauté de Communes des 3 Pays, je vous prie de trouver ci-joint les prescriptions à prendre en considération concernant la loi du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit des infrastructures.

Article 13 (repris à l'article L.571-10 du code de l'environnement)

Dans chaque département, le préfet recense et classe les infrastructures de transports terrestres en fonction de leurs caractéristiques sonores et du trafic. Sur la base de ce classement, il détermine, après consultation des communes, les secteurs situés au voisinage de ces infrastructures qui sont affectés par le bruit, les niveaux de nuisances sonores à prendre en compte pour la construction de bâtiments et les prescriptions techniques de nature à les réduire.

Les secteurs ainsi déterminés et les prescriptions relatives aux caractéristiques acoustiques qui s'y appliquent sont reportés dans les plans d'occupation des sols des communes concernées. Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article, et notamment les conditions de l'information des constructeurs et du classement des infrastructures en fonction du bruit.

Les infrastructures prises en compte sont le réseau ferré (RF), le réseau autoroutier concédé (C) ou non (NC), le réseau routier national (RN), le réseau routier départemental (RD), les voies communales (VC) ainsi que les projets d'infrastructure selon leur importance.

Les territoires des communes composant la Communauté de Communes des 3 Pays sont concernés par les différentes zones de bruit suivantes :

1/ Commune d'Alembon (voir annexe) :

- Néant.

2/ Commune d'Andres (voir annexe) :

- Départementale 231 du PR 17 + 359 au PR 17 + 987 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.

3/ Commune d'Ardres (voir annexe) :

- Autoroute A26 classée en niveau 1 avec une incidence de 300m de part et d'autre de l'autoroute ;
- Voie ferrée Lille - Les Fontinettes (tronçon de Saint-Omer-gare à Calais) classée en niveau 3 (incidence 100m) ;
- Nationale 43 du PR 88 + 615 au PR 93 + 700 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.
(voie transférée dans le réseau routier départemental (D943) par arrêté préfectoral du 19 décembre 2005)

4/ Commune d'Autingues (voir annexe) :

- Nationale 43 du PR 87 + 555 au PR 88 + 615 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.
(voie transférée dans le réseau routier départemental (D943) par arrêté préfectoral du 19 décembre 2005)

5/ Commune de Bainghen (voir annexe) :

- Néant.

6/ Commune de Balinghem (voir annexe) :

- Néant.

7/ Commune de Bouquehault (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m).

8/ Commune de Boursin (voir annexe) :

- Néant.

9/ Commune de Brêmes (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m).

10/ Commune de Caffiers (voir annexe) :

- Voie ferrée Boulogne-ville - Calais-maritime (tronçon de Boulogne-sur-Mer à Caffiers) classée en niveau 2 (incidence 250m).

11/ Commune de Campagne-lès-Guînes (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m).

12/ Commune de Fiennes (voir annexe) :

- Néant.

13/ Commune de Guînes (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m) ;
- Départementale 127 du PR 48 + 987 au PR 49 + 589 classée en niveau 4 avec une incidence de 30m de part et d'autre de la route ;
- Départementale 127 du PR 49 + 589 au PR 50 + 391 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route ;
- Départementale 244 du PR 12 + 437 au PR 14 + 352 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.

14/ Commune d'Hardinghen (voir annexe) :

- Néant.

15/ Commune d'Herbinghen (voir annexe) :

- Néant.

16/ Commune d'Hermelinghen (voir annexe) :

- Néant.

17/ Commune d'Hocquinghen (voir annexe) :

- Néant.

18/ Commune de Landrethun-les-Ardres (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m).

19/ Commune de Licques (voir annexe) :

- Néant.

20/ Commune de Louches (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m) ;
- Nationale 43 du PR 84 + 599 au PR 85 + 745 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.
(voie transférée dans le réseau routier départemental (D943) par arrêté préfectoral du 19 décembre 2005)

21/ Commune de Nielles-les-Ardres (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m) ;
- Nationale 43 du PR 85 + 745 au PR 87 + 555 classée en niveau 3 avec une incidence de 100m de part et d'autre de la route.
(voie transférée dans le réseau routier départemental (D943) par arrêté préfectoral du 19 décembre 2005)

22/ Commune de Rodelinghem (voir annexe) :

- Voie ferrée à Grande Vitesse Fretin - Frethun (tronçon de Bouquehault à Zouafques) classée en niveau 1 (incidence 300m).

23/ Commune de Sanghen (voir annexe) :

- Néant.

Il est à noter que les largeurs affectées s'appliquent dans le cas des infrastructures routières à partir du bord de chaussée (limite de la partie revêtue, incluant notamment la bande d'arrêt d'urgence le cas échéant), et dans le cas des infrastructures ferroviaires à partir du rail extérieur.

Les arrêtés préfectoraux pris en application de cette réglementation, disponible sur le site Intranet (<http://intra.dde-pas-de-calais.i2/les-arretes-prefectoraux-de-a1787.html>), sont les arrêtés préfectoraux suivants :

- Arrêté préfectoral de classement des autoroutes et voies ferrées en date du 23 août 1999 ;
- Arrêté préfectoral de classement des routes nationales en date du 14 novembre 2001 ;
- Arrêté préfectoral modificatif de classement des routes nationales en date du 21 juillet 2011 ;
- Arrêté préfectoral de classement des routes départementales en date du 23 août 2002 ;
- Arrêté préfectoral modificatif de classement des routes départementales en date du 13 janvier 2003 ;
- Arrêté préfectoral de classement des voiries communales en date du 14 juin 2005 ;
- Arrêté préfectoral modificatif de classement des voiries communales en date du 21 juillet 2011 ;
- Arrêté préfectoral de classement des projets, modifications d'infrastructures et transformations significatives en date du 15 novembre 2005 ;
- Arrêté préfectoral de transfert des routes nationales au département en date du 19 décembre 2005.



Direction Départementale
des Territoires et de la Mer

Service Expertise et Appui
Technique

Observatoire
Départemental de Sécurité
Routière

Élaboration du Plan Local d'Urbanisme Intercommunal (PLUI)

de la Communauté de Communes des Trois Pays

Domaine sécurité routière

Est fourni en annexe le tableau de bord des accidents survenus sur les communes entre 2010 et 2014.

Sur les communes du PLUI des Trois Pays, entre 2010 et 2014, nous avons relevé 32 accidents corporels. Ils ont engendré 9 décès et 28 blessés hospitalisés.

Ces résultats sont établis à partir des renseignements fournis par les forces de l'ordre. Il n'est pas exclu que d'autres accidents se soient produits sans que celles-ci ne soient prévenues. Ces éléments ne seraient alors pas recensés.

En outre, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière du Pas-de-Calais prend en compte les accidents corporels. Aussi, les accidents matériels ne sont pas recensés.

100 avenue W. Churchill
SP 7
62022 ARRAS CEDEX
Tél : 03 21 22 99 99
Fax : 03 21 22 99 87
Mél : ddtm-seat-oir-odsr-
62@pas-de-calais.gouv.fr

Le tableau de bord détaillé proposé actuellement dans CONCERTO n'est pas un outil statistique.

En effet, la comparaison de deux chiffres ne saurait être considérée comme une technique statistique pour analyser une évolution dans le temps.

Pour établir une telle étude, il faut constituer une série chronologique sur cinq ans et la traiter au moyen de l'assistant statistique de CONCERTO.

La gravité calculée est G4 correspondant au nombre de tués pour 100 accidents

(1) BH + BL pour les années \geq 2005, BG + BL pour les années $<$ 2005

(2) BH pour les années \geq 2005, BG pour les années $<$ 2005

(3) Une cellule indique 'sans objet' quand la période d'étude est $>$ 12 mois (glissants)
ou quand la période antérieure concernée (1 an ou 5 ans) n'est pas indiquée présente

Le "% moyen / 5 ans" est calculé sur les accidents de la même période des 5 ans précédents

La disponibilité des accidents pour la période d'étude ou les périodes antérieures (1 an ou 5 ans) n'est pas vérifiée

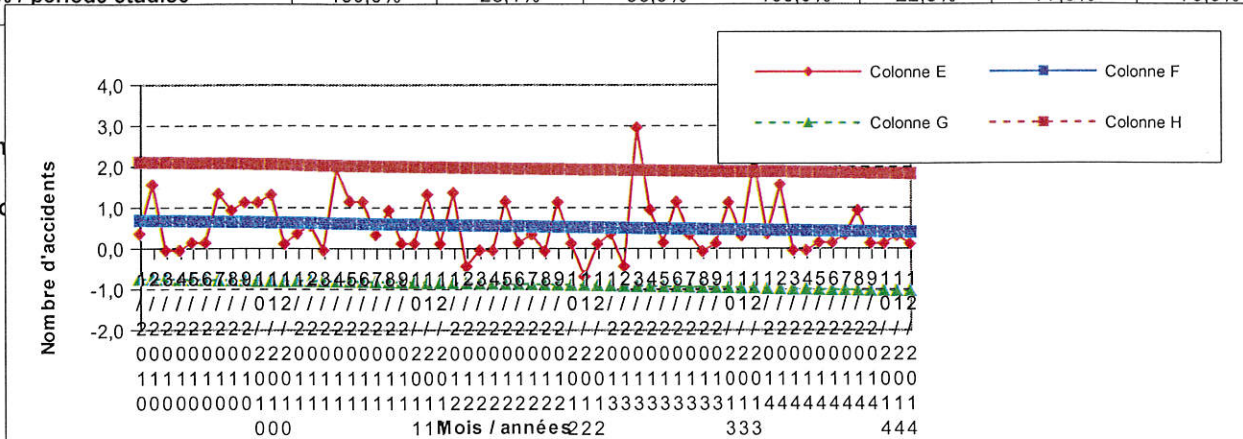
TABLEAU DE BORD DETAILLE DE LA SECURITE DES DEPLACEMENTS - MODELE INTERURBAIN

Période d'étude : 01/01/2010 - 31/12/2014

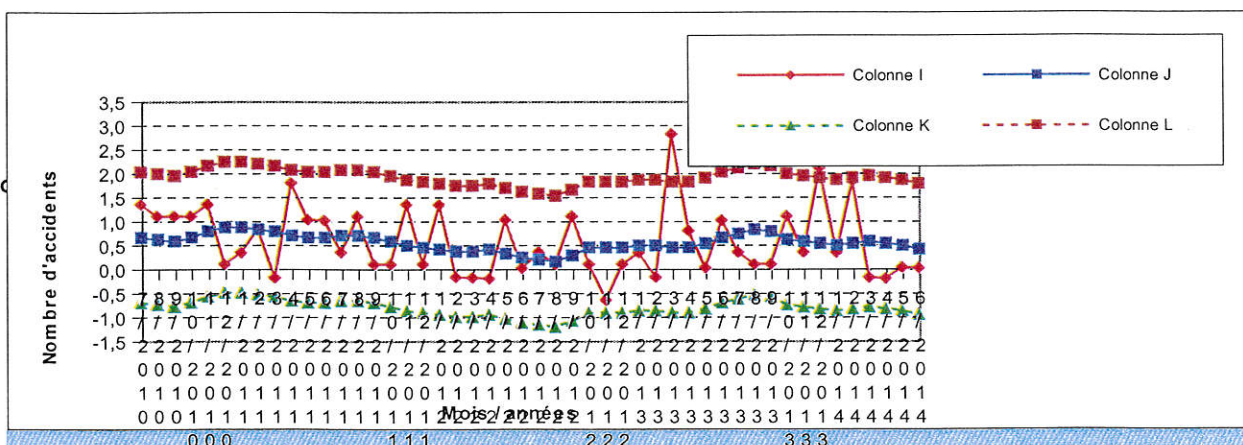
BILAN GLOBAL	Accidents	Accidents mortels	Accidents avec tué(s) ou BH	Victimes	Tués	Total blessés (1)	dont BH (2)
Nbre / période étudiée : 01/01/10 au 31/12/14	32	9	31	40	9	31	28
% / période étudiée	100,0%	28,1%	96,9%	100,0%	22,5%	77,5%	70,0%

(1)(2)(3)

Tendance
Série chronologique



Série chronologique

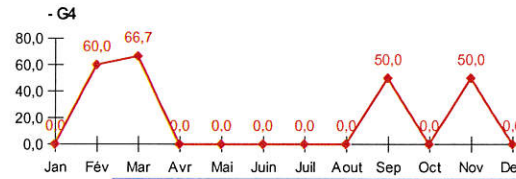
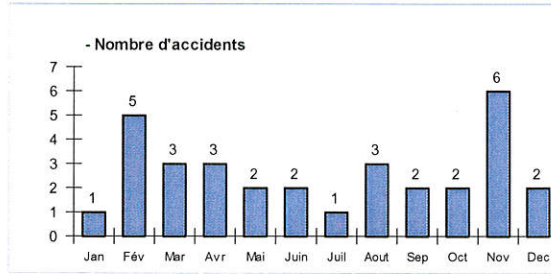


REPARTITION DES ACCIDENTS DANS LE TEMPS

Attention modification de la gravité au 01/01/2005

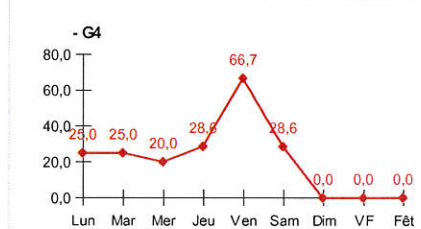
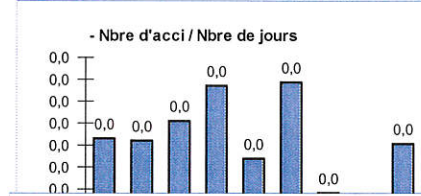
- Selon le mois

	Nombre	G4	Nbre moy / 5a
Janvier	1	0,0	
Février	5	60,0	
Mars	3	66,7	
Avril	3	0,0	
Mai	2	0,0	
Juin	2	0,0	
Juillet	1	0,0	
Aout	3	0,0	
Septembre	2	50,0	
Octobre	2	0,0	
Novembre	6	50,0	
Décembre	2	0,0	



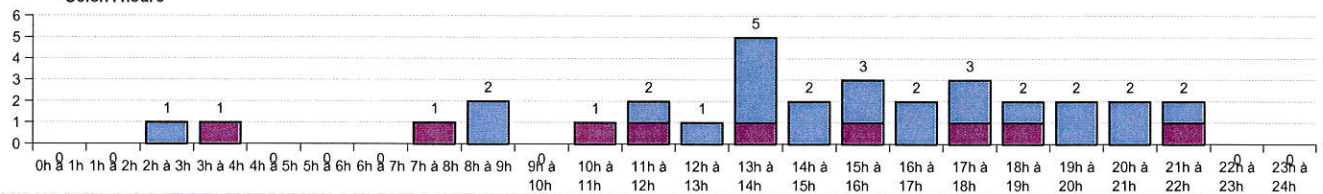
- Selon le jour de la semaine

	Nombre	Acc/J	G4	Nbre Jours
Lundi	4	0,0	25,0	241
Mardi	4	0,0	25,0	249
Mercredi	5	0,0	20,0	243
Jeudi	7	0,0	28,6	245
Vendredi	3	0,0	66,7	251
Samedi	7	0,0	28,6	238
Dimanche	1	0,0	0,0	240
V.Fête	0	0,0	0,0	54
Fête	1	0,0	0,0	65

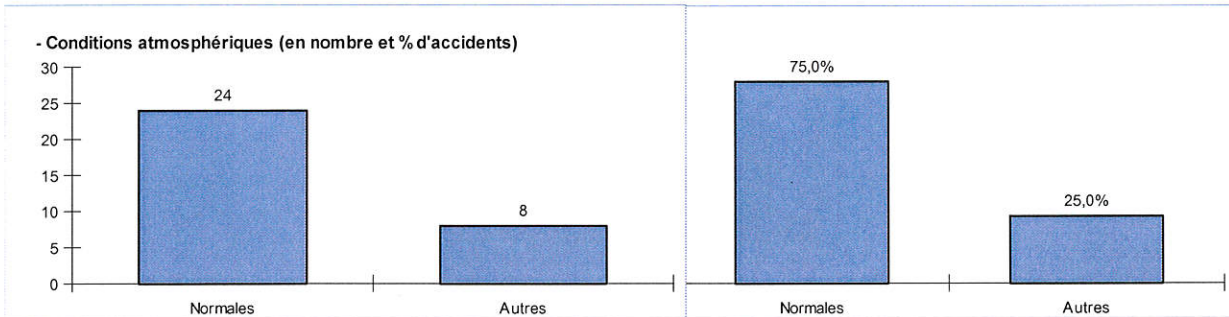


Acc / J = Nbre accid. / Nbre de jours d'un même type

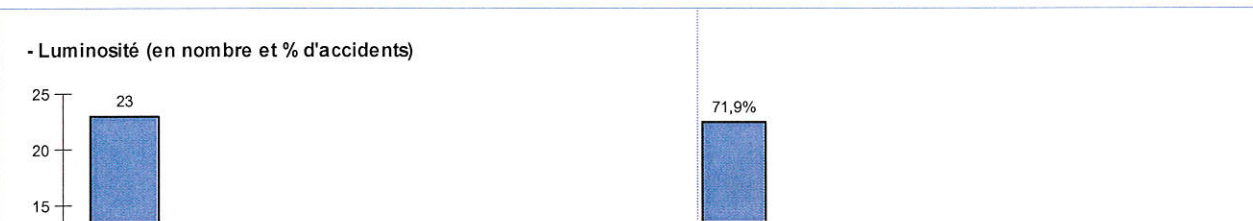
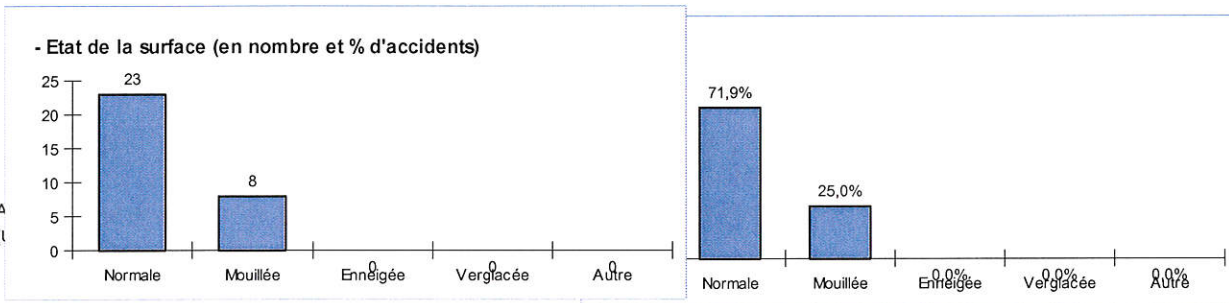
- Selon l'heure



LES CIRCONSTANCES DES ACCIDENTS



Autres = Pluie, neige, grêle, brouill., fumée, vent, tempête, tps éblouis. ou couvert, etc...



LES IMPLIQUES**- Répartition des accidents selon la catégorie d'impliqués**

ACCIDENTS IMPLIQUANT AU MOINS UN ...	Nbre accid.	% accid.
piéton	5	15,6%
cycle	2	6,3%
2R motorisé < 50 cm3	5	15,6%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2	6,3%
2R motorisé > 125 cm3	5	15,6%
2R >= 50 cm3 (avant 2007)	0	0,0%
vl ou vu	24	75,0%
poids lourd	1	3,1%
transport en commun	0	0,0%
train	0	0,0%
les autres modes	3	9,4%
Ensemble des accidents de la période	32	100,0%

(1) (2) (3) : Voir la feuille "Avertissement"

Période d'étude supérieure à 12 mois ou absence des accidents des 5 ans précédents

LES IMPLIQUES (suite)

Répartition des accidents en nombre selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3	2R >= 50 cm3 (avant 2007)	VL ou VU	PL	TC	Train	Autres modes
Cycle												
2R motorisé < 50 cm3	1	1										
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	1											
2R motorisé > 125 cm3	2											
2R >= 50 cm3 (avant 2007)												
VL ou VU	6	4	1	3	1	3		5				
PL			1									
TC												
Train												
Véhicule inconnu contre ...												
Les autres modes	2							1				
Sur les 32 accidents de la période	12	5	2	5	2	5		24	1			3

Répartition des accidents en % selon le type de conflit :

	Véhicule seul (sans piétons)	Piéton	Cycle	2R motorisé < 50 cm3	2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	2R motorisé > 125 cm3	2R >= 50 cm3 (avant 2007)	VL ou VU	PL	TC	Train	Autres modes
Cycle												
2R motorisé < 50 cm3	3,1%	3,1%										
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	3,1%											
2R motorisé > 125 cm3	6,3%											
2R >= 50 cm3 (avant 2007)												
VL ou VU	18,8%	12,5%	3,1%	9,4%	3,1%	9,4%		15,6%				
PL			3,1%									
TC												
Train												
Véhicule inconnu contre ...												
Les autres modes	6,3%							3,1%				
Sur les 100% d'accidents de la période	37,5%	15,6%	6,3%	15,6%	6,3%	15,6%		75,0%	3,1%			9,4%

LES CONDUCTEURS IMPLIQUES

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	accidents		1	2							2	1			5
	dont mortels										1	1			1
Cycle	dont graves et non mortels		1	2											4
	accidents							1				1			2
2R motorisé < 50 cm3	dont mortels														2
	dont graves et non mortels							1				1			4
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents				3				1						1
	dont mortels														1
2R motorisé > 125 cm3	dont graves et non mortels				3										3
	accidents					1						1			2
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	dont mortels														1
	dont graves et non mortels					1									1
VL ou VU	accidents						2	3	8	7	4	2	1	2	24
	dont mortels								3	3	2		1	1	7
Poids Lourd	dont graves et non mortels						2	3	5	3	2	2	1	1	16
	accidents									1					1
Transport en commun	dont mortels														
	dont graves et non mortels														
Train	accidents														
	dont mortels														
Autre mode	dont graves et non mortels					1									3
	accidents					1		1	1						1
Ensemble	dont graves et non mortels														2
	accidents		1	2	3	4	6	11	10	4	2	5	2		32
Ensemble	dont mortels					1		4	3	2		2	1		9
	dont graves et non mortels		1	2	3	3	6	7	6	2	2	2	1		22

Répartition des accidents par catégories d'usagers et par classes d'âges du conducteur en % / accidents du mode

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	accidents		20,0	40,0								40,0	20,0		100%
	dont mortels											100,0	100,0		100%
Cycle	dont graves et non mortels		25,0	50,0								25,0	50,0		100%
	accidents							50,0				50,0			100%
2R motorisé < 50 cm3	dont mortels											50,0			100%
	dont graves et non mortels							75,0		25,0					100%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	accidents														100%
	dont mortels														100%
2R motorisé > 125 cm3	dont graves et non mortels					100,0									100%
	accidents						50,0					50,0			100%
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	dont mortels														100%
	dont graves et non mortels							40,0	40,0	20,0					100%
VL ou VU	accidents														100%
	dont mortels						8,3	12,5	33,3	29,2	16,7	8,3	4,2	8,3	100%
Poids Lourd	dont graves et non mortels														100%
	accidents														100%
Transport en commun	dont mortels														100%
	dont graves et non mortels														100%
Train	accidents														100%
	dont mortels														100%
Autre mode	dont graves et non mortels														100%
	accidents														100%
Ensemble	dont graves et non mortels														100%
	accidents		3,1	6,3	9,4	12,5	18,8	50,0	50,0	12,5	6,3	15,6	6,3		100%
Ensemble	dont mortels														100%
	dont graves et non mortels		4,5	9,1	13,6	13,6	27,3	31,8	27,3	9,1	9,1	4,5			100%

LES IMPLIQUES (suite)

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	Tués											1			1
	Blessés		1	2								1			4
	BH		1	2								1			4
Cycle	Tués														
	Blessés						1					1			2
	BH						1					1			2
2R motorisé < 50 cm3	Tués							1							1
	Blessés				3	1									4
	BH				3										3
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	Tués														
	Blessés					1						1			2
	BH					1									1
2R motorisé > 125 cm3	Tués														
	Blessés						2	2	1						5
	BH						2	2	1						5
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	Tués														
	Blessés														
	BH														
VL ou VU	Tués							1		2		2	1		6
	Blessés	2				3	1	3	2			2			13
	BH	2				3	1	2	2			2			12
Poids lourd	Tués														
	Blessés														
	BH														
Transports en commun	Tués														
	Blessés														
	BH														
Train	Tués														
	Blessés														
	BH														
Autre mode	Tués					1									1
	Blessés								1						1
	BH								1						1
Total	Tués					1		2		2		3	1		9
	Blessés	2	1	2	3	5	4	5	4			5			31
	BH	2	1	2	3	4	4	4	4			4			28

Répartition des victimes par catégories d'usagers et par classes d'âges en %

		00-13 ans		14 - 17 ans		18 - 24 ans		25 - 59 ans			60 ans et plus			age indéterminé	Total
		00-05 ans	06-13 ans	14-15 ans	16-17 ans	18-20 ans	21-24 ans	25-34 ans	35-44 ans	45-59 ans	60-64 ans	65-79 ans	>=80 ans		
Piéton	Tués											100,0			100%
	Blessés		25,0	50,0								25,0			100%
	BH		25,0	50,0								25,0			100%
Cycle	Tués														
	Blessés						50,0					50,0			100%
	BH						50,0					50,0			100%
2R motorisé < 50 cm3	Tués							100,0							100%
	Blessés				75,0	25,0									100%
	BH				100,0										100%
2R motorisé >= 50 et <= 125 cm3	Tués														
	Blessés					50,0						50,0			100%
	BH					100,0									100%
2R motorisé > 125 cm3	Tués														
	Blessés						40,0	40,0	20,0						100%
	BH						40,0	40,0	20,0						100%
2R motorisé >= 50 cm3 (avant 2007)	Tués														
	Blessés														
	BH														
VL ou VU	Tués							16,7		33,3		33,3	16,7		100%
	Blessés	15,4				23,1	7,7	23,1	15,4			15,4			100%
	BH	16,7				25,0	8,3	16,7	16,7			16,7			100%
Poids lourd	Tués														
	Blessés														
	BH														
Transports en commun	Tués														
	Blessés														
	BH														
Train	Tués														
	Blessés														
	BH														
Autre mode	Tués					100,0									100%
	Blessés							100,0							100%
	BH							100,0							100%
Total	Tués					11,1		22,2		22,2		33,3	11,1		100%
	Blessés	6,5	3,2	6,5	9,7	16,1	12,9	16,1	12,9			16,1			100%
	BH	7,1	3,6	7,1	10,7	14,3	14,3	14,3	14,3			14,3			100%

LES TYPES DE COLLISION

- En intersection ou à proximité immédiate (5 accidents, soit 15,6%)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Cycle		2R motorisés < 50 cm3		2R motorisés >= 50 cm3		VL		PL	
Accid. avec piéton(s)	0	0,0%	1	50,0%	0	0,0%	2	33,3%	0	0,0%
Accid. sans piéton :	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Véhic.seul - sans collision	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- obs.fixe ou autre coll.	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	16,7%	0	0,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2 véhicules - collision frontale	0	0,0%	0	0,0%	1	100,0%	1	16,7%	0	0,0%
- collision arrière	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision par côté	0	0,0%	1	50,0%	0	0,0%	2	33,3%	0	0,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
+ de 2 véhicules - en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision multiple	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	0	100,0%	2	100,0%	1	100,0%	6	100,0%	0	100,0%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

- Hors intersection (27 accidents, soit 84,4 %)

	Accidents impliquant au moins 1 ...									
	Cycle		2R motorisés < 50 cm3		2R motorisés >= 50 cm3		VL		PL	
Accid. avec piéton(s)	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	11,1%	0	0,0%
Accid. sans piéton :	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
Véhic.seul - sans collision	0	0,0%	1	33,3%	2	33,3%	1	5,6%	0	0,0%
- obs.fixe ou autre coll.	0	0,0%	0	0,0%	1	16,7%	4	22,2%	0	0,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
2 véhicules - collision frontale	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	2	11,1%	0	0,0%
- collision arrière	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision par côté	2	100,0%	2	66,7%	3	50,0%	8	44,4%	1	100,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
+ de 2 véhicules - en chaîne	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
- collision multiple	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	1	5,6%	0	0,0%
	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%	0	0,0%
TOTAL	2	100,0%	3	100,0%	6	100,0%	18	100,0%	1	100,0%

Les pourcentages sont calculés par rapport au total de chaque colonne

LES TYPES DE COLLISION AVEC OBSTACLE FIXE

Obstacle fixe	Nombre de véhicules	%	G4 (*)	Tués	Blessés	Dont BH
Véhicule en stationnement	1	11,1	0,0	0	1	1
Arbre	4	44,4	75,0	3	1	1
Glissière métallique	0	0,0	0,0	0	0	0
Glissière béton	0	0,0	0,0	0	0	0
Autre glissière	0	0,0	0,0	0	0	0
Bâtiment, mur, pile de pont	1	11,1	100,0	1	0	0
Support signalisation verticale ou poste appel urgence	0	0,0	0,0	0	0	0
Poteau	0	0,0	0,0	0	0	0
Mobilier urbain	1	11,1	0,0	0	1	1
Parapet	0	0,0	0,0	0	0	0
Îlot, refuge, borne haute	0	0,0	0,0	0	0	0
Bordure de trottoir	0	0,0	0,0	0	0	0
Fossé, talus, paroi rocheuse	1	11,1	0,0	0	2	1
Autre obstacle fixe sur chaussée	0	0,0	0,0	0	0	0
Autre obstacle fixe sur trottoir ou accotement	0	0,0	0,0	0	0	0
Sortie de chaussée	1	11,1	0,0	0	1	1
Autre	0	0,0	0,0	0	0	0
Total	9	100,0	12,5	4	6	5

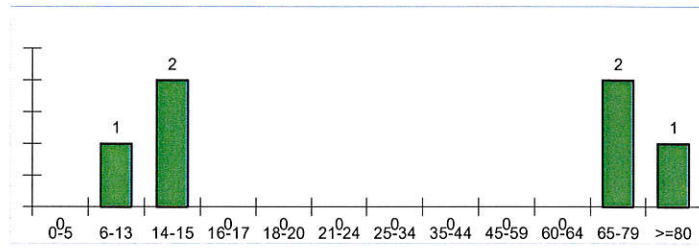
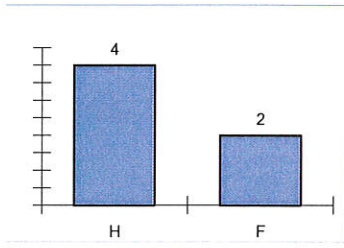
Tous les chiffres concernent les véhicules ayant heurté l'obstacle

(*) Indicateur de gravité des accidents du type

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		5	1	5	5	1	4
victimes piétons				5	1	4	4

- Nbre d'impliqués piétons par sexe

- Nbre d'impliqués piétons par âge



- 3 accidents en inter, ou à proximité
- 2 accidents avec conditions atmosph, anormales
- 1 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 1 accidents à proximité d'école
- 0 accidents impliquant un roller

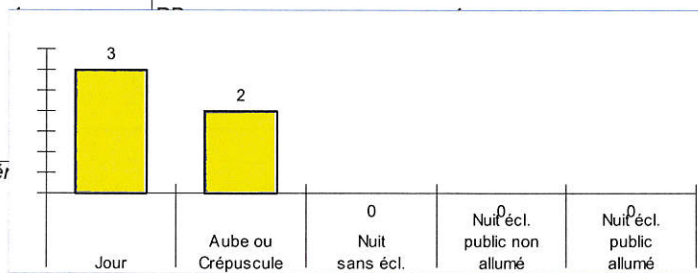
- Nbre d'accidents selon la luminosité

- Nbre d'accidents selon l'agglomération

hors agglo	0
agglo de - de 5 000 h	1
agglo de - de 20 000 h	
agglo au delà de 20 000 h	

- Nbre d'accidents selon la catégorie de route

Autoroute	0
RN	0

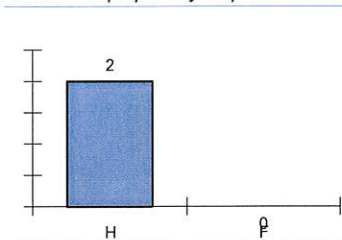


- Nbre d'impliqués piétons selon l'alcoolé

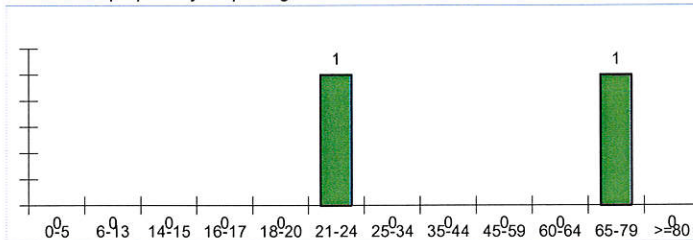
- Nbre d'impliqués piétons selon la drogue

ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 cycle (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		2	0	2	2	0	2
victimes cycles				2	0	2	2

- Nbre d'impliqués cycle par sexe



- Nbre d'impliqués cycle par âge

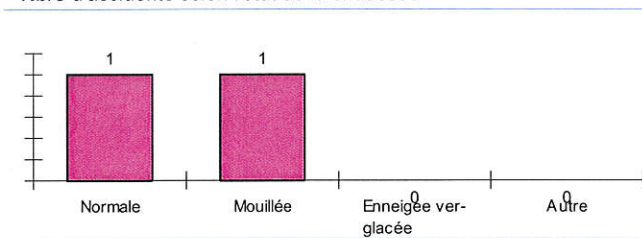


- 0 accidents en inter, ou à proximité
- 1 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 0 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 0 accidents à proximité d'école

- Nbre d'accidents selon l'aggl.

hors aggl	0
aggl de - de 5 000 h	2
aggl de - de 20 000 h	0
aggl au delà de 20 000 h	0

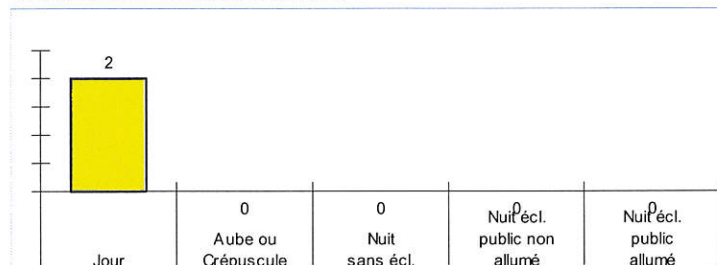
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



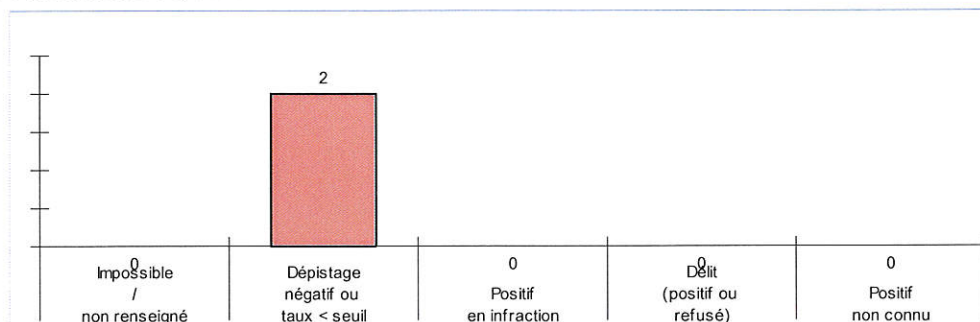
- Nbre d'accid. selon la catég. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	1
VC	1
Autre	0

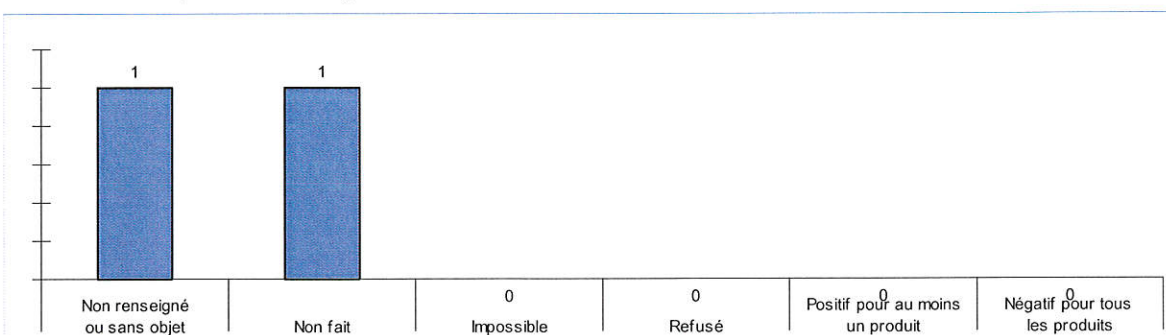
- Nbre d'accidents selon la luminosité



- Nbre de conducteurs cycles selon l'alcoolémie

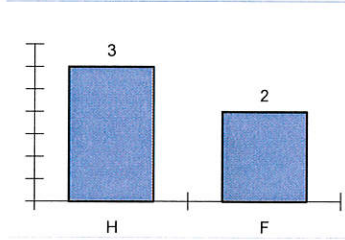


- Nbre de conducteurs cycles selon la drogue

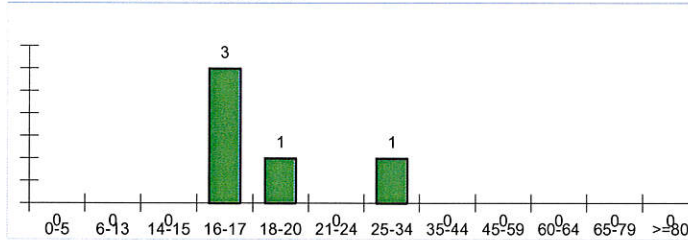


ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins un 2 roues motorisé < 50 cm3 (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		5	1	5	6	1	5
victimes 2R mot. < 50cm3				5	1	4	3

- Nbre d'impl. cyclo. par sexe



- Nbre d'impliqués cyclo. par âge

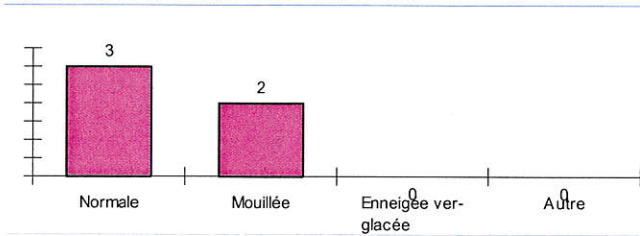


- 2 accidents en inter, ou à proximité
- 2 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 1 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 0 accidents à proximité d'école

- Nbre d'accidents selon l'aggl.

hors aggl	1
aggl de - de 5 000 h	2
aggl de - de 20 000 h	2
aggl au delà de 20 000 h	0

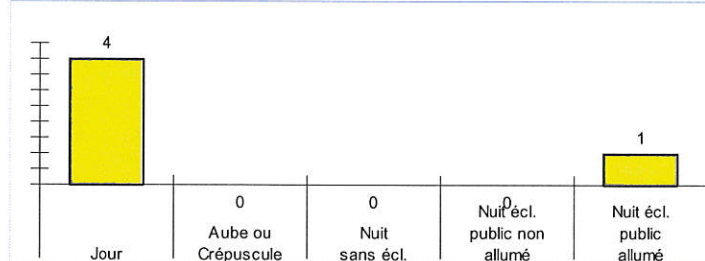
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



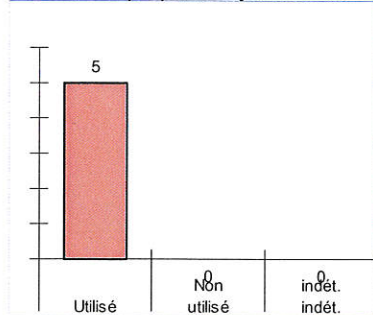
- Nbre d'accid. selon la catég. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	3
VC	1
Autre	1

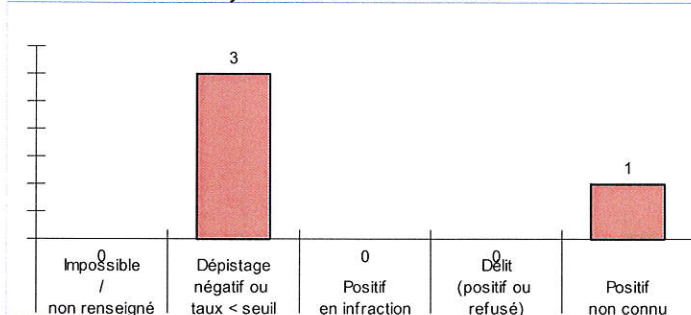
- Nbre d'accidents selon la luminosité



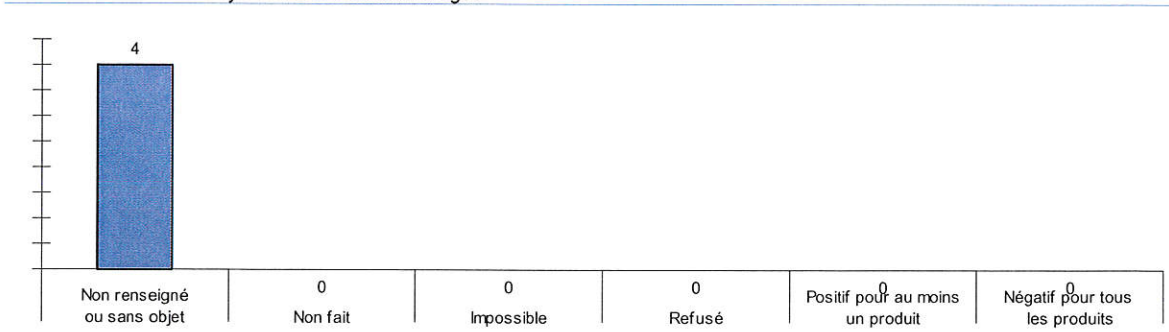
- Util. du casque par les cyclomoteurs



- Nbre de conducteurs cyclomoteurs selon l'alcoolémie

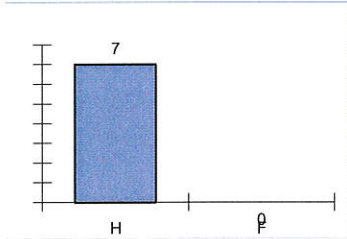


- Nbre de conducteurs cyclomoteurs selon la drogue

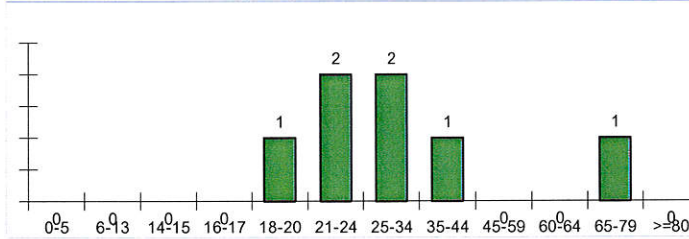


ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins un 2 Roues motorisé >= 50 cm3 (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		7	0	6	7	0	7
victimes 2R mot. >= 50cm3				7	0	7	6

- Nbre d'impliqués motos par sexe



- Nbre d'impliqués motos par âge

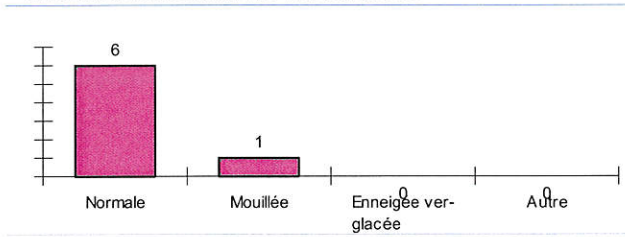


- 1 accidents en inter, ou à proximité
- 0 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 0 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 0 accidents à proximité d'école

- Nbre d'accidents selon l'agglomération

hors agglomération	3
agglomération de - de 5 000 h	4
agglomération de - de 20 000 h	0
agglomération au delà de 20 000 h	0

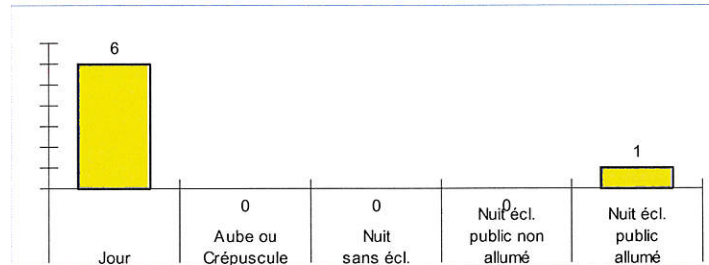
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



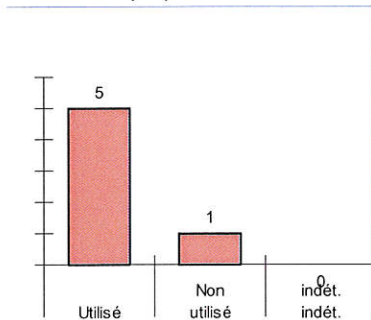
- Nbre d'accid. selon la catégo. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	4
VC	2
Autre	1

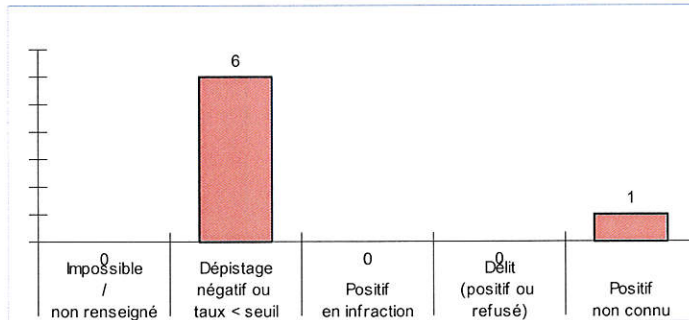
- Nbre d'accidents selon la luminosité



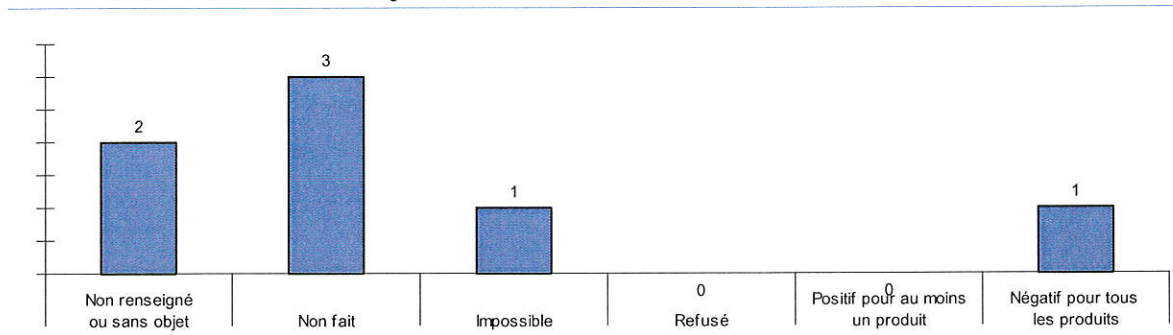
- Util. du casque par les motos



- Nbre de conducteurs motos selon l'alcoolémie

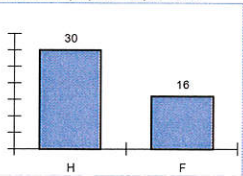


- Nbre de conducteurs motos selon la drogue

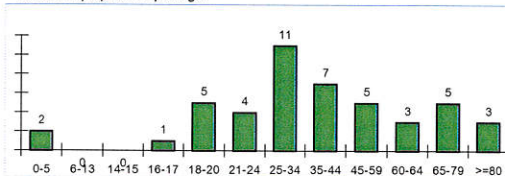


ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 VL (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		24	7	23	32	7	25
victimes VL				19	6	13	12

- Nbre d'impliqués VL par sexe



- Nbre d'impliqués VL par âge

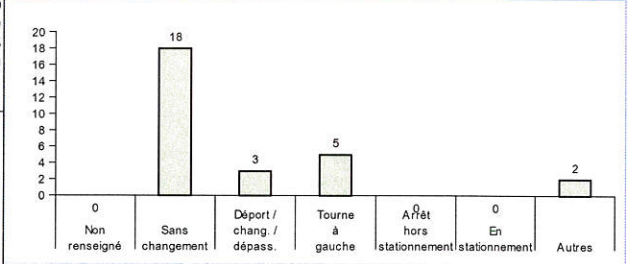


- 6 accidents en inter, ou à proximité
- 8 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 0 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 1 accidents à proximité d'école

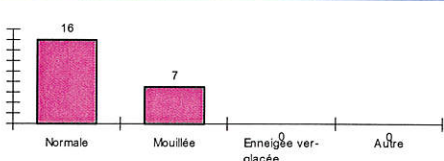
- Nbre d'accidents selon l'aggl.

- hors aggl. 10
- aggl. de - de 5 000 h 9
- aggl. de - de 20 000 h 5
- aggl. au delà de 20 000 h 0

- Nbre d'accidents selon la manœuvre princ. des VL



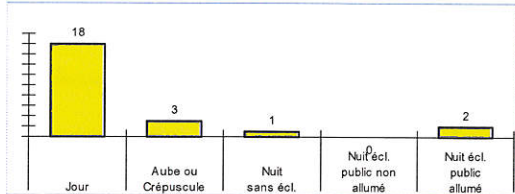
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



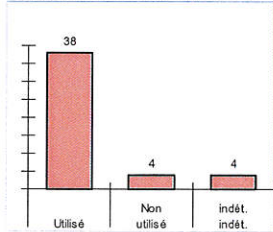
- Nbre d'accid. selon la catég. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	21
VC	2
Autre	1

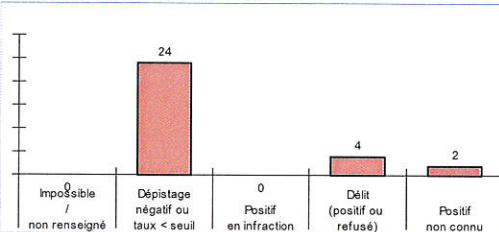
- Nbre d'accidents selon la luminosité



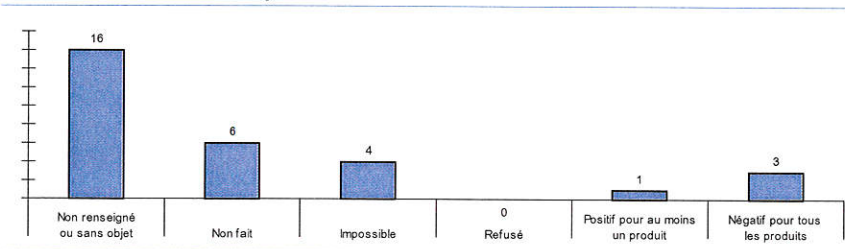
- Util. de la ceint. ou dispos. par les VL



- Nbre de conducteurs VL selon l'alcoolémie

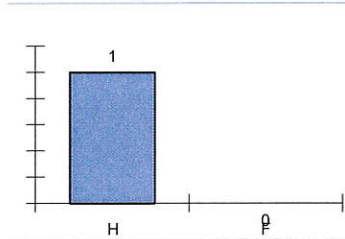


- Nbre de conducteurs VL selon la drogue

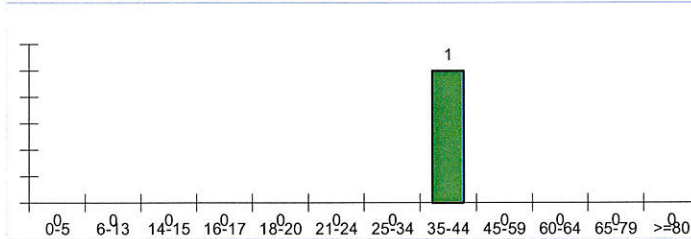


ACCIDENTS IMPLIQUANT au moins 1 PL (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		1	0	1	1	0	1
victimes PL				0	0	0	0

- Nbre d'impliqués PL par sexe



- Nbre d'impliqués PL par âge

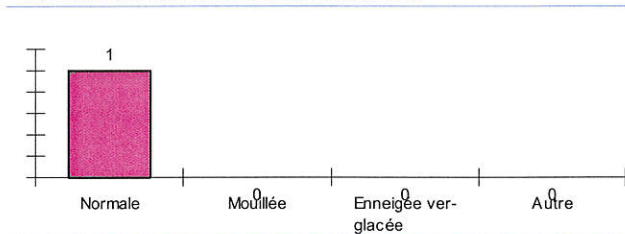


- 0 accidents en inter, ou à proximité
- 0 accidents avec conditions atmosph. anormales
- 0 accidents avec conducteur ou véhicule en fuite
- 0 accidents à proximité d'école

- Nbre d'accidents selon l'aggl.

hors aggl	0
aggl de - de 5 000 h	1
aggl de - de 20 000 h	0
aggl au delà de 20 000 h	0

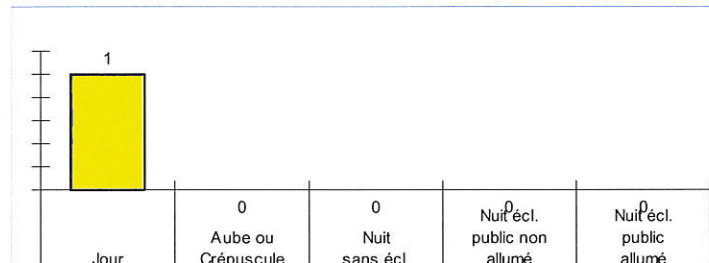
- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



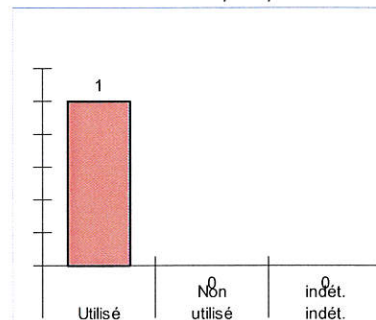
- Nbre d'accid. selon la catég. de route

Autoroute	0
RN	0
RD	0
VC	1
Autre	0

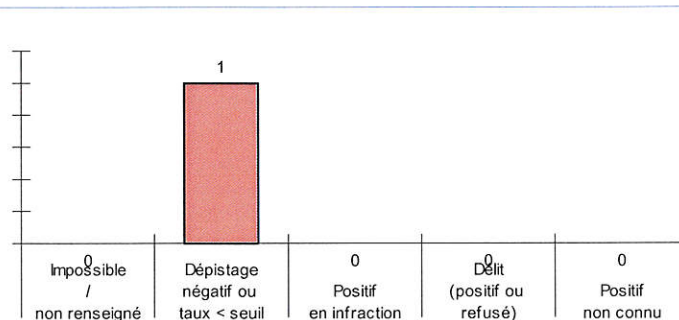
- Nbre d'accidents selon la luminosité



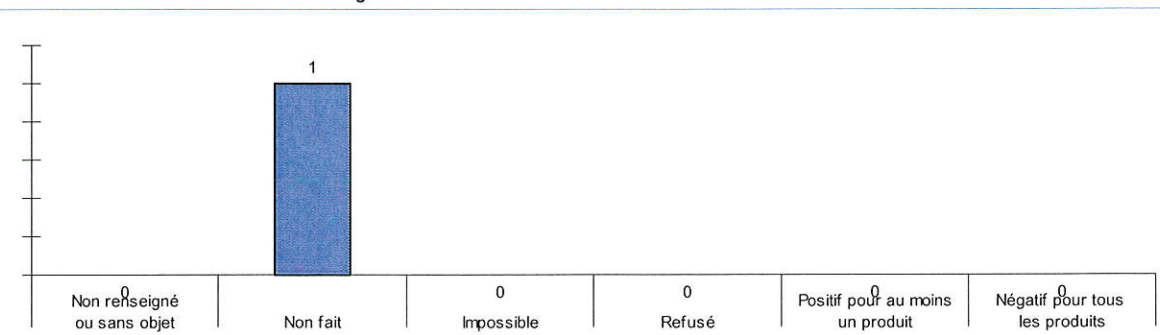
- Util. de la ceint. ou dispos. par les PL



- Nbre de conducteurs PL selon l'alcoolémie

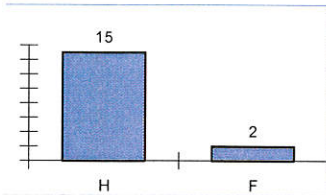


- Nbre de conducteurs PL selon la drogue

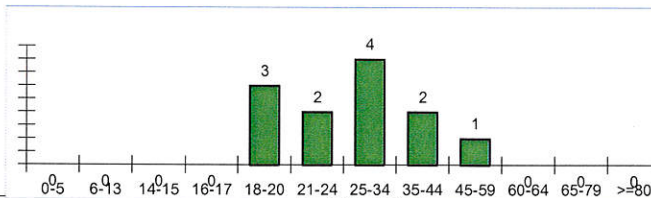


ACCIDENTS IMPLIQUANT un véhicule seul sans piéton (en nombre)	Nombre d'accidents corporels	dont accidents mortels	dont accidents avec tué(s) ou BH	Nombre de victimes	dont tués	dont blessés	dont BH
		12	5	12	13	5	8
victimes véh. seul				13	5	8	7

- Nbre d'impliqués par sexe

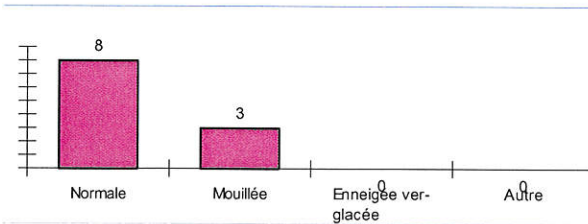


- Nbre de conducteurs par âge

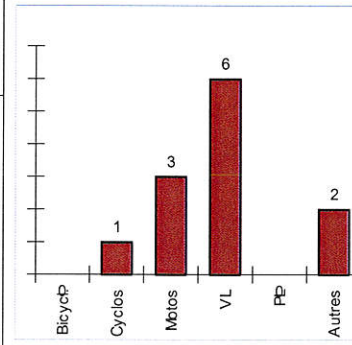


- 1 accidents en inter, ou à proximité
- 6 accidents en virage
- 1 accidents avec cond. atmos. anormales

- Nbre d'accidents selon l'état de la chaussée



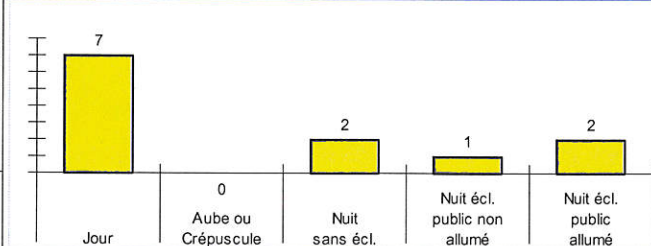
- Nbre de types d'usagers



- Nbre d'accidents selon l'aggl.

- hors aggl
- aggl de - de 5 000 h
- aggl de - de 20 000 h
- aggl au delà de 20 000 h

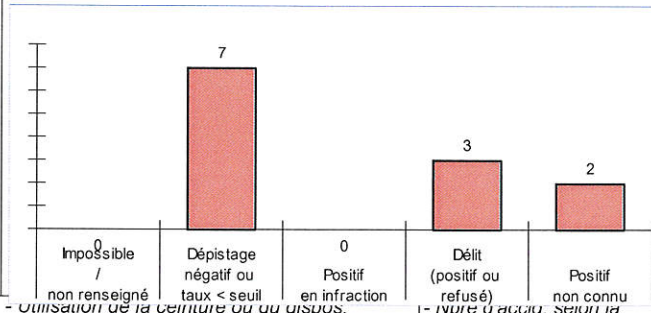
- Nbre d'accidents selon la luminosité



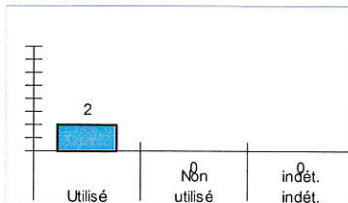
- Nbre d'acci selon obst. fixes heurtés

- Véh. en stationnement
- Arbre
- Glissière
- Bât; mur; pile pont
- Supp signal; poteau
- Mobilier urbain
- Ilôt; refuge; borne
- Autres obstacles
- Sans obstacles
- Non renseigné

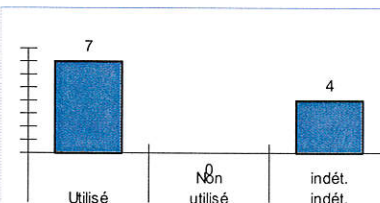
- Nbre de conducteurs selon l'alcoolémie



- Utilisation du casque (2R)



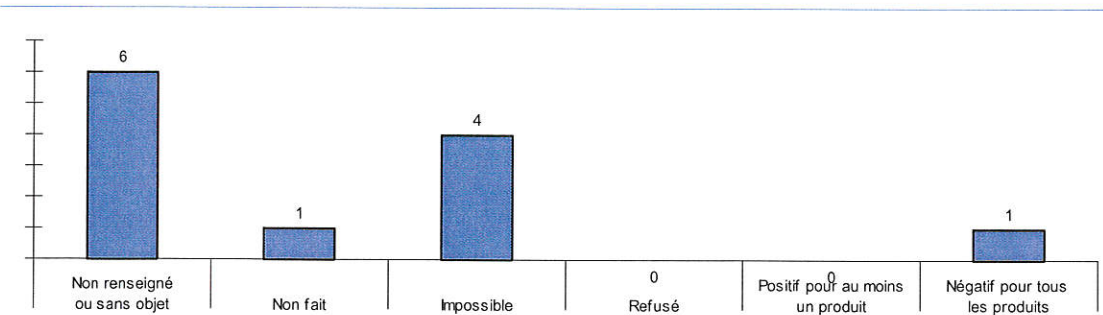
- Utilisation de la ceinture ou du urspos.



- Nbre d'accr. selon la catégorie de route

Autoroute	0
RN	0
RD	6
VC	6
Autre	0

- Nbre de conducteurs selon la drogue



ACCIDENTS PAR COMMUNES

Commune		Popul.	Accidents	Accidents mortels	Tués	Blessés	dont BH
62 397	GUINES	5644	10	1	1	14	13
62 038	ARDRES	4223	6	1	1	5	4
62 203	CAMPAGNE-LES-GUINES	450	3	1	1	5	4
62 174	BREMES	1296	3	1	1	2	2
62 334	FIENNES	886	2	0	0	2	2
62 020	ALEMBON	604	1	1	1	0	0
62 059	AUTINGUES	298	1	1	1	0	0
62 031	ANDRES	1515	1	1	1	0	0
62 412	HARDINGHEN	1122	1	1	1	0	0
62 531	LOUCHES	930	1	1	1	0	0
62 439	HERMELINGHEN	347	1	0	0	1	1
62 078	BALINGHEM	1126	1	0	0	1	1
62 506	LICQUES	1562	1	0	0	1	1