

# Sécurité Routière en Picardie

## Bilan de l'année 2011

n° 19

janvier  
2013

***Les dossiers de la direction régionale  
de l'environnement, de l'aménagement  
et du logement de PICARDIE***

Observatoire  
Régional  
de Sécurité  
Routière





### définitions

**tué** : victime décédée sur le coup ou dans les 30 jours après l'accident

**blessé hospitalisé** : victime hospitalisée admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures

**blessé non hospitalisé (léger)** : victime ayant fait l'objet de soins médicaux, mais n'ayant pas été admise comme patient à l'hôpital plus de 24 heures

**indice de gravité** : nombre de tués pour 100 accidents corporels

### lexique

**DREAL** : Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement

**ONISR** : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

**ORSR** : Observatoire Régional de Sécurité Routière

**ODSR** : Observatoire Départemental de Sécurité Routière

**CARSAT** : Caisse d'Assurance Retraite et de la Santé Au Travail

**cyclomoteur** : (cyclo) deux roues motorisés dont la cylindrée est inférieure ou égale à 50 cm<sup>3</sup>. Le scooter en fait partie

**motocyclette** : (moto) deux roues motorisés dont la cylindrée est supérieure à 50 cm<sup>3</sup>. Le scooter et le side-car en font partie

**véhicule léger** : (VL) voiture particulière et véhicule utilitaire dont le PTAC est supérieur à 1,5T et inférieur à 3,5T

**divers** : voiturette, tricycle, transport en commun de personnes, train, tramway, engin spécial, tracteur agricole, autre

**2RM** : un véhicule motorisé à deux roues

**ETFR** : Équipement de Terrain Feu Rouge

## sommaire

information générale	3
évolution de l'accidentologie	4
pour la France et la Picardie	5
pour les trois départements picards	6
répartition des accidents et des victimes	8
analyse détaillée de l'accidentologie	11
carte des accidents mortels en Picardie	14
conducteurs âgés au plus de 24 ans	18
population des seniors	18
2 roues motorisés	19
bilan d'exécution du permis à points	20
accidents du travail avec un véhicule	22
actions de la DREAL	24
dispositif « radar feu rouge »	26
nouveau permis de conduire	27
Observatoire Régional de Sécurité Routière	28

### sources

accidents : fichiers informatiques issus des bulletins d'analyses d'accidents corporels (BAAC) remplis par les forces de l'ordre (Gendarmerie, Police, CRS)

données nationales : Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière

les chiffres de l'accidentalité sont corrigés et fournis par les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière

population et superficie : INSEE  
accidents du travail : CARSAT Nord-Picardie  
permis à points : Ministère de l'Intérieur  
DREAL SDIT Réglementation Transports, Maîtrise d'Ouvrage et Véhicules

# Information générale

## En France

Le bilan 2011 de la sécurité routière de la France métropolitaine s'établit ainsi : 65 024 accidents corporels, 3 963 tués, 81 251 blessés dont 29 679 blessés hospitalisés.

L'année 2011 est marquée par une baisse de tous les indicateurs par rapport à 2010 : -3,4% pour le nombre d'accidents corporels, -3,8% pour le nombre de blessés dont -2,3% pour le nombre de blessés hospitalisés et -0,7% pour le nombre de personnes tuées.

L'indice de gravité des accidents, avec 6,1 tués pour 100 accidents corporels est en légère hausse par rapport à celui de 2010 qui était de 5,9.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants en 2011 est de 99,5 soit une baisse du taux de 8,8 par rapport à 2010 (108,3).

## En Picardie

En Picardie, on dénombre pour la même période : 1 360 accidents corporels, 157 tués, 1 734 blessés dont 779 blessés hospitalisés.

Les indicateurs d'accidents et de blessés restent à la baisse par rapport à l'année 2010 mais le nombre de tués en augmentation de 12 porte le total à 157 tués en 2011.

L'indice de gravité (11,5) augmente de 1,2 point par rapport à l'année 2010. Il était de 10,3 en 2010 soit pratiquement le double de celui constaté en France métropolitaine (6,1).

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants en 2010 est en baisse continue depuis 4 ans.

2011 : 71,2  
2010 : 74,1  
2009 : 80,3  
2008 : 87,4

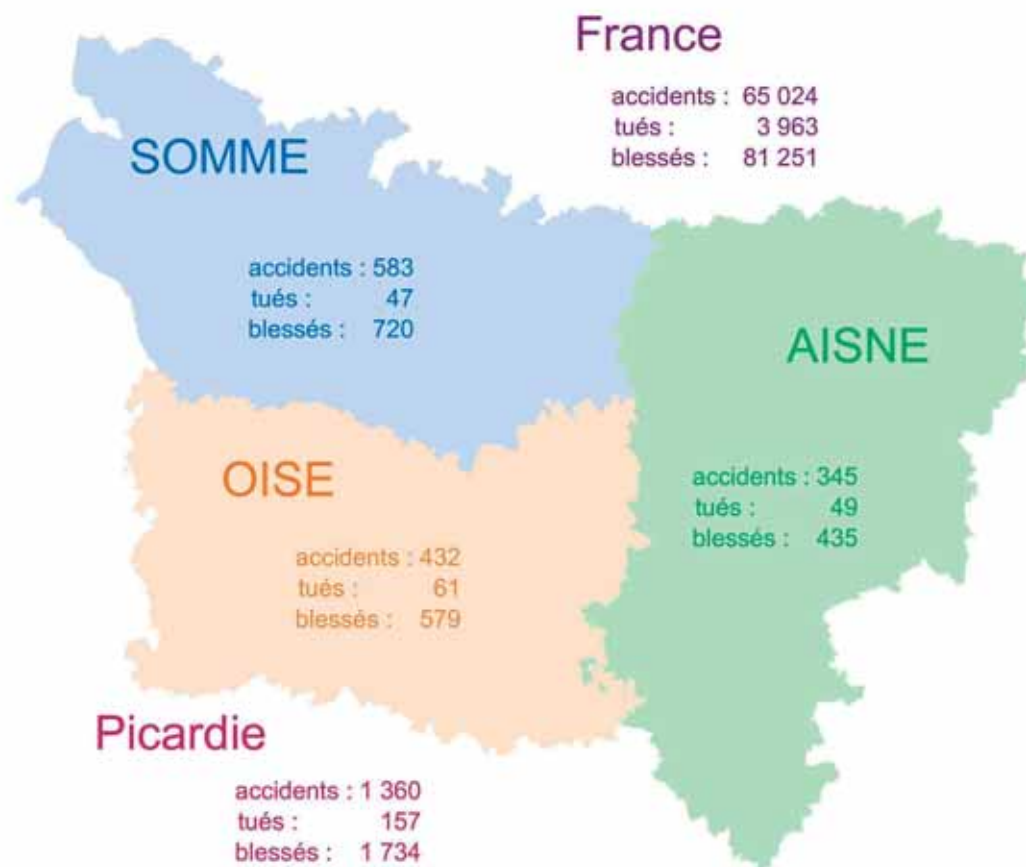
Le bilan 2011 des accidents corporels de la circulation routière en Picardie est disponible sur le site

[www.picardie.developpement-durable.gouv.fr](http://www.picardie.developpement-durable.gouv.fr)

accompagné  
- du baromètre mensuel  
- des études sur la sécurité routière

# Évolution de l'accidentologie

## L'accidentologie de l'année 2011



## Évolution 2010 - 2011

	accidents corporels		tués		blessés		Indice de gravité* 2011
	nombre 2011	évolution 2010/2011	nombre 2011	évolution 2010/2011	nombre 2011	évolution 2010/2011	
France	65 024	- 3.4 %	3 963	- 0.7 %	81 251	- 3.8 %	6.1
Picardie	1 360	- 3.7 %	157	+ 8.3 %	1 734	- 7.3 %	11.5
Aisne	345	+ 11.3 %	49	+ 19.4 %	435	+ 4.8 %	14.2
Oise	432	- 8.5 %	61	+ 15.0 %	579	- 11.3 %	14.1
Somme	583	- 7.5 %	47	- 7.9 %	720	- 10.2 %	8.1

Les pourcentages qui traduisent l'amélioration de la sécurité routière sont indiqués en vert. Ceux qui représentent l'insécurité routière en orange avec un seuil d'alerte en rouge à partir de 25%.

\* tués pour 100 accidents

La France et le département de la Somme, ont en commun une baisse de tous les indicateurs de sécurité routière dans l'évolution 2010/2011 et un indice de gravité proche. La Picardie et les départements de l'Aisne et de l'Oise ont leurs indices de gravité bien supérieurs.

La Picardie, tout comme le département de l'Oise ont un nombre de tués en augmentation.

Tous les indicateurs de l'Aisne révèlent une dégradation de l'accidentalité dans ce département.

# Évolution de l'accidentologie

## la Picardie et la France sur 5 ans

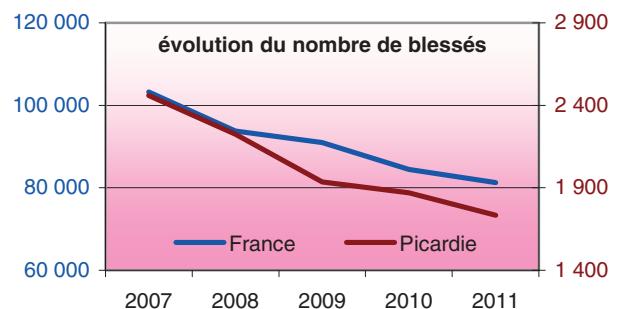
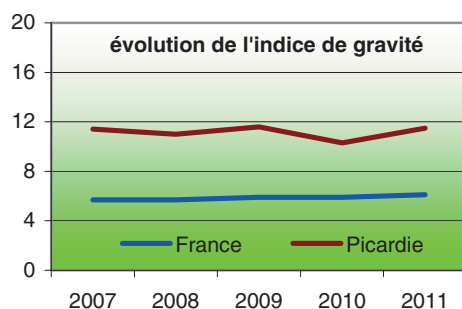
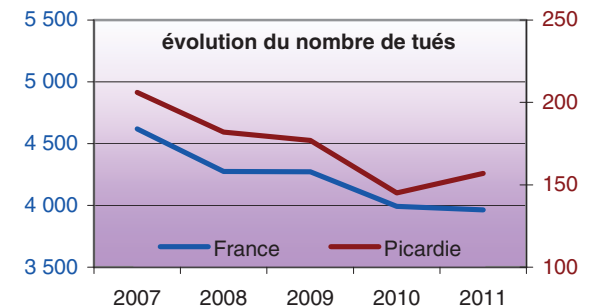
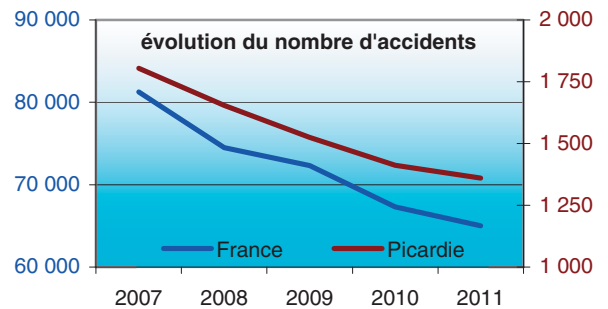
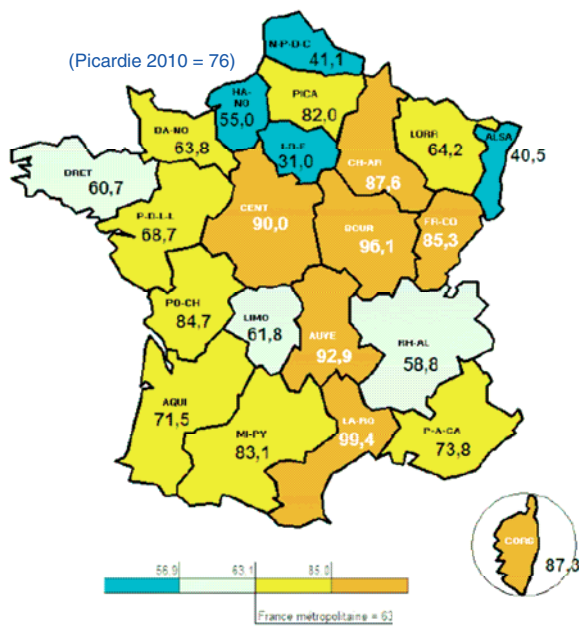
	Picardie				France			
	accidents	tués	blessés	indice de gravité*	accidents	tués	blessés	indice de gravité*
2007	1 805	206	2 460	11,4	81 272	4 620	103 201	5,7
2008	1 654	182	2 208	11,0	74 487	4 275	93 798	5,7
2009	1 525	177	1 935	11,6	72 315	4 273	90 934	5,9
2010	1 412	145	1 870	10,3	67 288	3 992	84 461	5,9
2011	1 360	157	1 734	11,5	65 024	3 963	81 251	6,1

\*tués pour 100 accidents

Pour la Picardie, malgré la baisse du nombre d'accidents, on déplore une hausse du nombre de tués, ce qui provoque une augmentation de l'indice de gravité.

Pour la France, tous les indicateurs de la sécurité routière continuent de baisser. La diminution du nombre de tués étant moins importante que celle des accidents, l'indice de gravité continue d'augmenter.

Nombre de tués par million d'habitants dans les régions en France métropolitaine



# Évolution de l'accidentologie

## Évolution sur 5 ans dans les trois départements picards

La **Picardie**, composée de 2 291 communes, a une superficie de 19 399 km<sup>2</sup> et une population de 1 911 157 habitants\*\* dont 60% en zone urbaine. La densité est de 98,5 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués par million d'habitants est de 82,1, soit une hausse de 6 points par rapport à l'année 2010. Le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 71,2 soit une baisse de 2,9 points.

### l'Aisne

	Aisne						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2007	403	- 3.8 %	69	+ 13.1 %	552	+ 4.2%	17.1
2008	387	- 4.0 %	51	- 26.1 %	508	- 7.8 %	13.1
2009	322	- 16.8 %	49	- 3.9 %	402	- 20.9 %	15.2
2010	310	- 3.7 %	41	- 16.3 %	415	+ 3.2 %	13.2
2011	345	+ 11.3 %	49	+ 19.4 %	435	+ 4.8 %	14.2

Le département de l'**Aisne**, composé de 816 communes, a une superficie de 7 369 km<sup>2</sup> et une population de 539 870 habitants\*\* dont 55% en zone urbaine. La densité est de 73,3 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2011 par million d'habitants est de 90,8, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 63,9.

Dans le département de l'**Aisne**, tous les indicateurs de l'accidentalité sont à la hausse.

Le nombre de tués est remonté au niveau de l'année 2009.

Son indice de gravité revient au même niveau qu'en 2008. Il est 2,3 fois supérieur à celui du niveau national.

### l'Oise

Le département de l'**Oise**, composé de 693 communes, a une superficie de 5 860 km<sup>2</sup> et une population de 801 512 habitants\*\* dont 66% en zone urbaine. La densité est de 136,8 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2011 par million d'habitants est de 76,1, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 53,9.

	Oise						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité
2007	697	+ 7.2 %	64	- 28.1 %	1 045	+ 11.7 %	9.2
2008	539	- 22.7 %	82	+ 28.1 %	749	- 28.3 %	15.2
2009	488	- 9.5 %	77	- 6.1 %	654	- 12.7 %	15.8
2010	472	- 3.1 %	53	- 30.3 %	653	- 0.2 %	11.2
2011	432	- 8.5 %	61	+ 15.0 %	579	- 11.3 %	14.1

Dans le département de l'**Oise**, les nombres d'accidents et de blessés sont à la baisse depuis 2008.

Le nombre de tués est de nouveau à la hausse.

L'indice de gravité après une amélioration en 2010, s'est détérioré de 2,9 points. Il est 2,3 fois supérieur à celui du niveau national.

# Évolution de l'accidentologie

## la Somme

	Somme						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2007	705	- 9.2 %	73	- 5.2 %	863	- 10.8 %	10.4
2008	728	+ 3.3 %	49	- 32.9 %	951	+ 10.2 %	6.7
2009	716	- 1.7 %	52	+ 6.1 %	879	- 7.6 %	7.3
2010	630	- 12.0 %	51	- 1.9 %	802	- 8.8 %	8.1
2011	583	- 7.5 %	47	- 7.9 %	720	- 10.2 %	8.1

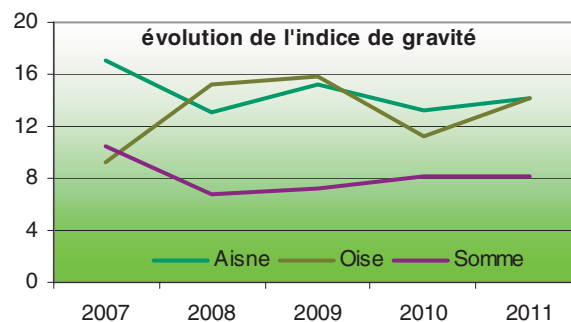
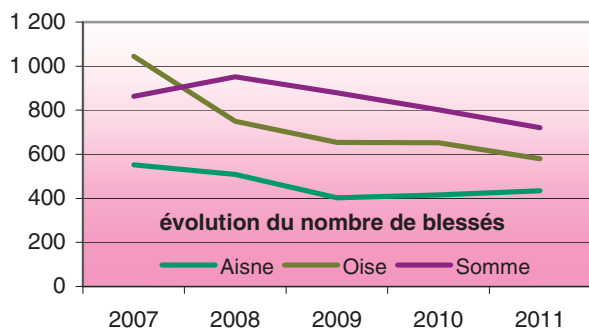
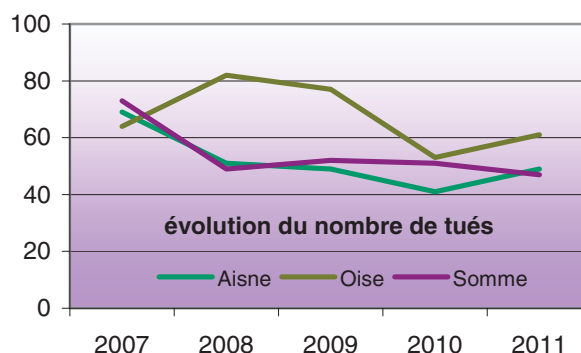
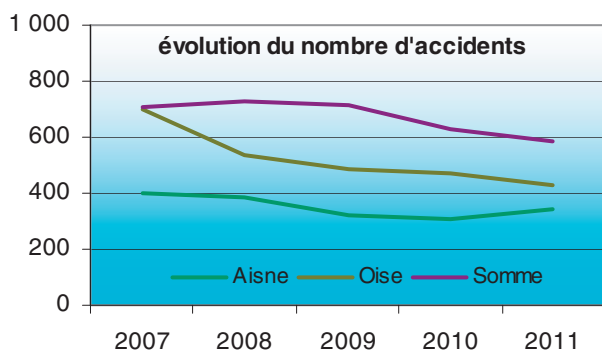
Le département de la **Somme**, composé de 782 communes, a une superficie de 6 170 km<sup>2</sup> et une population de 569 775 habitants\*\* dont 58% en zone urbaine. La densité est de 92,3hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2011 par million d'habitants est de 82,5, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 102,3.

Dans le département de la **Somme**, tous les indicateurs de l'accidentalité sont à la baisse.

Le nombre de tués passe pour la première fois sous les 50 tués.

L'indice de gravité, identique à l'année 2010, est proche de celui du niveau nationale (6,1).



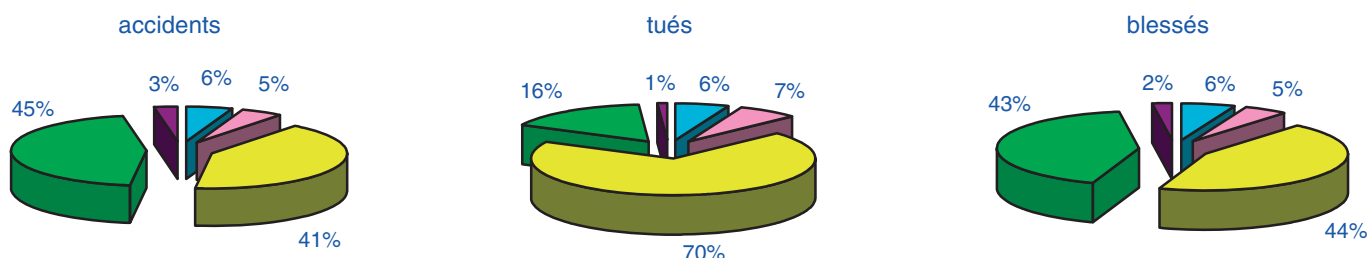
zone urbaine = unité urbaine 2010  
 \* indice de gravité = tués pour 100 accidents  
 \*\* population estimée : INSEE enquête annuelle de recensement au 1 janvier 2009

# Répartition des accidents et des victimes

## par catégorie de voies

	accidents	tués	blessés
autoroutes	79	10	111
RN	70	11	91
RD	588	112	804
VC	645	26	774
autres*	38	2	39

Un même accident peut être déclaré sur deux types de voies lorsqu'il s'agit d'une intersection.



longueur du réseau	autoroutes	routes nationales	routes départementales	routes communales
Aisne	147	229	5 490	8 933
Oise	129	165	4 307	7 393
Somme	275**	45	4 845	13 987
Picardie	551	439	14 642	30 323
France	10 843	10 152	376 117	604 308

\*\* dont A28 autoroute non concédée de 33 kms

indice de gravité (tués pour 100 accidents)	
autoroutes	12.7
routes nationales	15.7
routes départementales	19.0
routes communales	4.0
autres*	5.3

Les routes départementales présentent le plus fort indice de gravité, viennent ensuite les routes nationales puis les autoroutes.

\* autres : place communale, carrefour à plus de 4 branches, chemin, résidence, piste cyclable, voie réservée, passage à niveau et certains accidents dont la fiche BACC est incomplète.



# Répartition des accidents et des victimes

## selon l'environnement

localisation	accidents		tués		blessés	
hors agglomération	612	45%	121	77%	835	48%
agglomération <=5000 hts	241	18%	14	9%	302	17%
agglomération >5000 hts	507	37%	22	14%	597	34%
dont Amiens (134 737 hts)	269	20%	4	3%	332	19%
Creil, Nogent, Montataire, Villers-Saint-Paul (71 640 hts)	39		1		45	
Saint-Quentin (56 471 hts)	33		1		36	
Beauvais (55 230 hts)	15		1		14	
Compiègne (41 714 hts)	22		2		28	
Soissons (28 471 hts)	49		0		60	
Laon (26 463 hts)	15		2		15	
Abbeville (24 142 hts)	16		3		16	

L'agglomération d'Amiens représente à elle seule 53% des accidents corporels pour les communes supérieures à 5 000 habitants et 20% de l'ensemble de la Picardie.  
77% des tués le sont en rase campagne et 9% dans les communes de moins de 5 000 habitants.

## selon les modalités de circulation

manœuvre principale avant accident de tous les véhicules impliqués	accidents	tués réalisant la manœuvre	blessés	indice de gravité*
sans changement de direction	946	112/61	1 244/815	11.8
obstacle fixe	309	54/51	385/345	17.5
virage	244	43/43	315/315	17.6
déporté à gauche	172	44/34	278/147	25.6
tournant à gauche	171	6/0	221/62	3.5
dépassant à gauche	87	8/5	104/68	9.2
même sens même file	85	11/2	110/69	12.9
déporté à droite	73	16/15	85/70	21.9
traversant la chaussée	68	6/6	91/52	8.8
manœuvre d'évitement	46	7/3	67/38	15.2
en s'insérant	43	1/1	56/20	2.3
tournant à droite	36	3/1	47/16	8.3
arrêté (hors stationnement)	29	4/2	41/19	13.8
demi-tour sur chaussée	17	2/2	18/6	11.8
à contresens	16	5/2	24/11	31.3
marche arrière	16	1/0	16/4	6.3
changeant de file à gauche	12	2/2	19/9	10.0
manœuvre de stationnement	10	0	13/4	-
en stationnement avec occupants	6	1/0	7/3	16.7
franchissement terre-plein central	5	1/1	5/2	20.0
changeant de file à droite	5	0	6/6	-
dépassant à droite	4	0	4/3	-
ouverture de porte	3	0	3/1	-
couloir de bus	2	0	2/1	-
entre deux files	1	0	1/1	-

\*tués pour 100 accidents

Sur 1 360 accidents, 23% surviennent contre un obstacle fixe ce qui représente 54 tués (34% des tués).

Les manœuvres sur la gauche sont à l'origine de 442 accidents corporels et 60 tués (38% des tués).

Les accidents en virages représentent quant à eux 18% du total des accidents corporels et 27% des tués.

51 tués (33% des tués) et 394 blessés le sont dans un accident impliquant un seul véhicule.

99 accidents faisant 6 tués et 136 blessés ne sont pas renseignés sur la manœuvre principale avant l'accident.

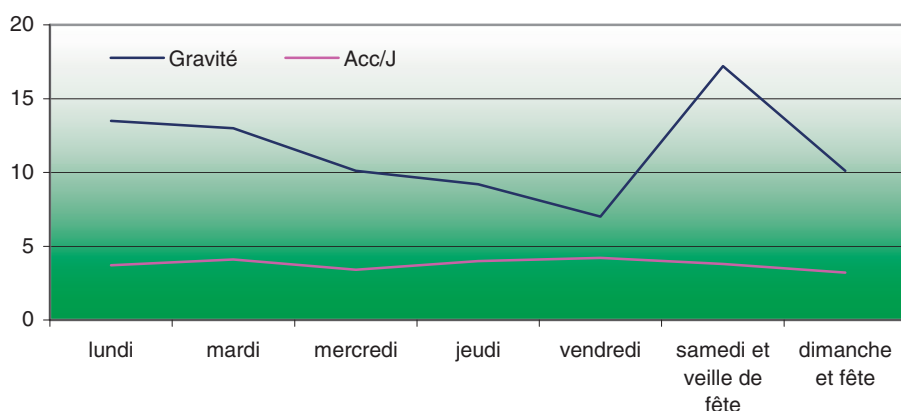
# Répartition des accidents et des victimes

## selon le jour de la semaine

Les mardi, jeudi et vendredi, le nombre d'accidents est plus élevé (4,0 et plus). Toutefois, les indices de gravité les plus élevés se situent les samedis et les veilles de fêtes.

	nombre	accidents /jour	nombre de jours	indice de gravité*
lundi	178	3.7	48	13.5
mardi	207	4.1	51	13.0
mercredi	168	3.4	50	10.1
jeudi	196	4.0	49	9.2
vendredi	214	4.2	51	7.0
samedi	178	3.9	46	16.9
dimanche	134	2.9	48	11.2
veille de fêtes	40	3.6	11	17.5
fêtes	45	3.5	13	8.9

\*tués pour 100 accidents



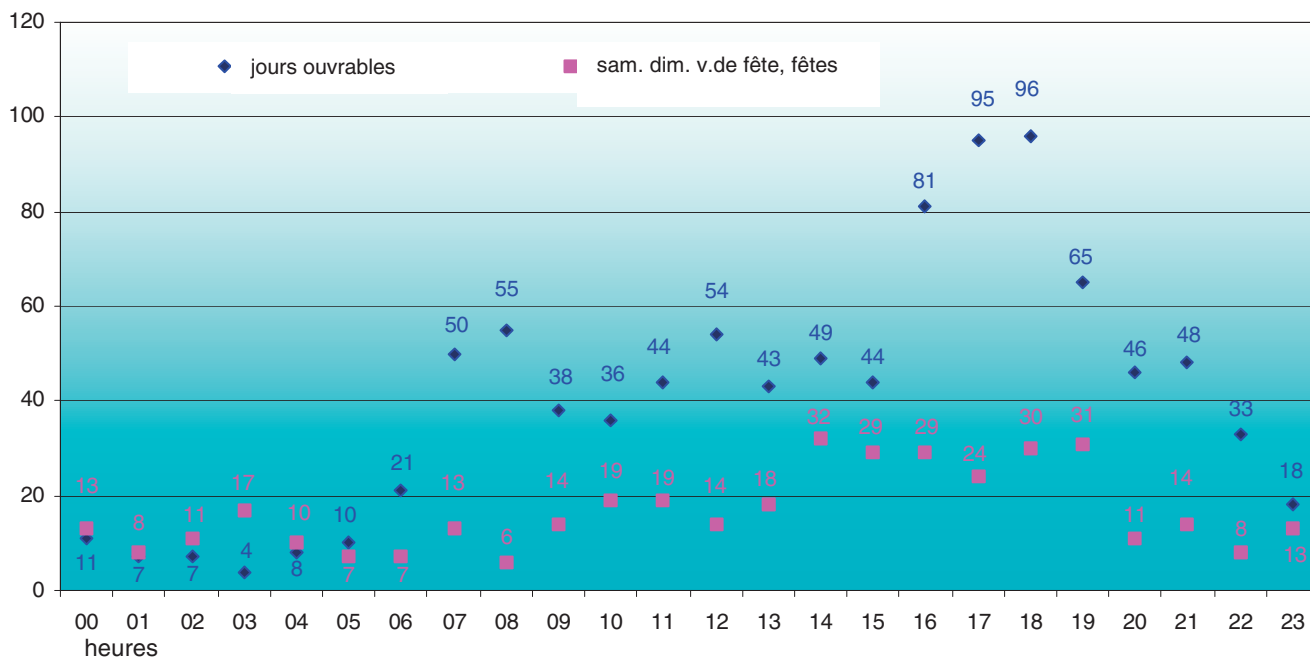
L'indice de gravité est plus élevé tous les jours de la semaine en Picardie que la moyenne nationale (6,1).

Seul l'indice du vendredi (7,0) se rapproche de la moyenne nationale.

Le samedi et les veilles de fêtes, l'indice de gravité est supérieur à 17,2.

nombre d'accidents

## selon l'heure

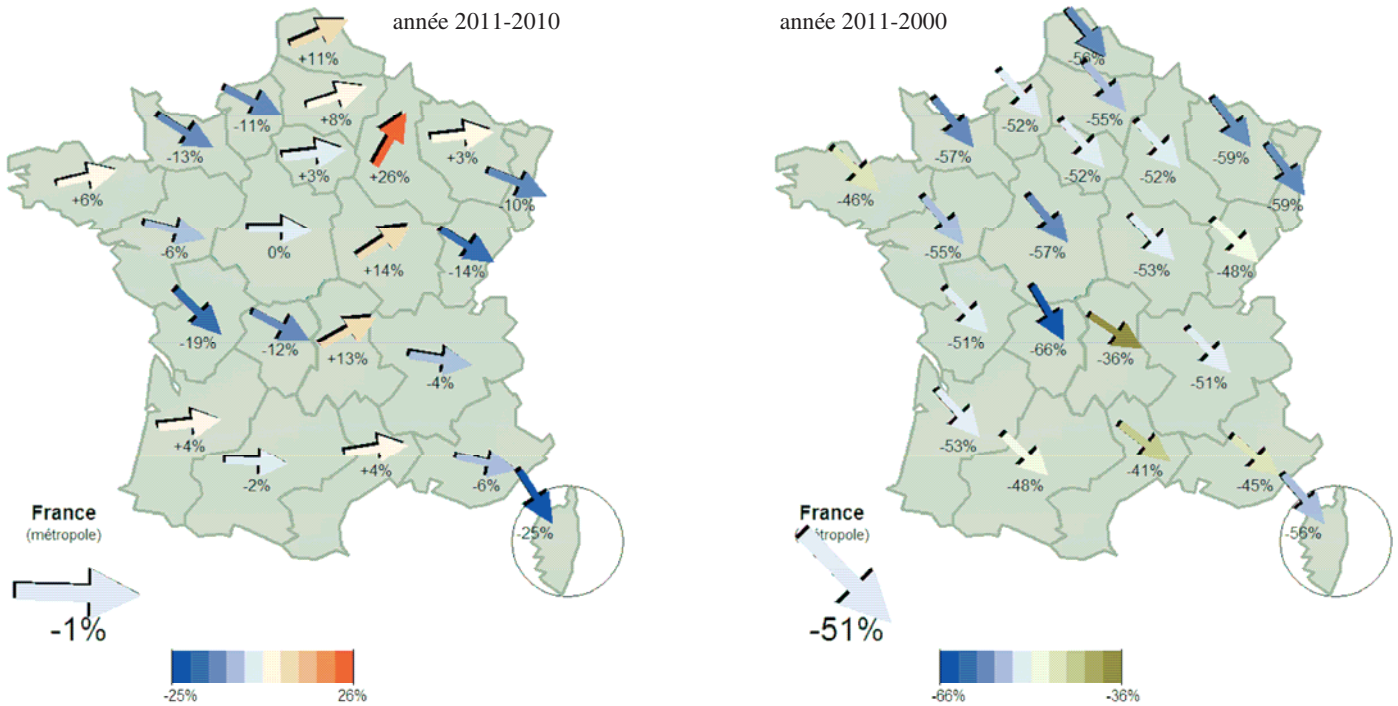


Les heures d'affluences des jours ouvrables entre 16h et 19h sont très accidentogènes. Les samedi, dimanche, veilles de fête et fêtes, l'accidentalité est plus importante entre minuit et 5h que pendant les jours travaillés.

# Analyse détaillée de l'accidentologie

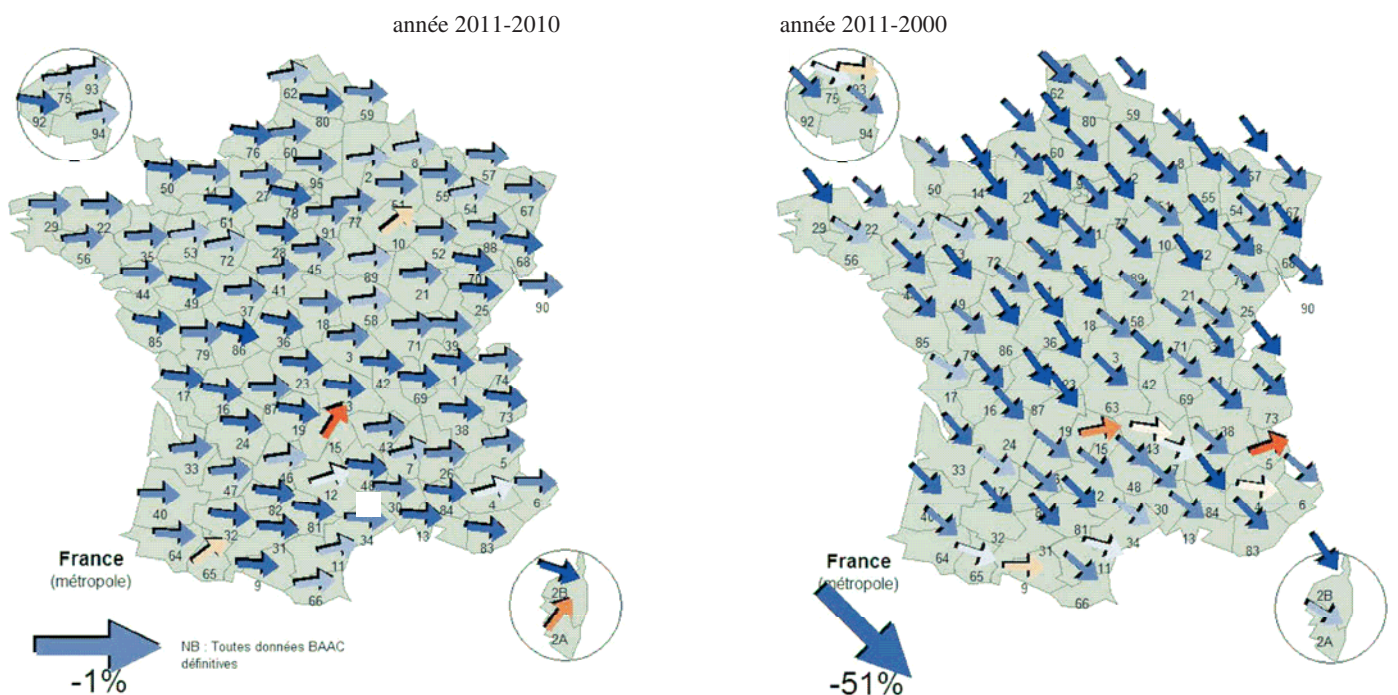
## Comparaison entre régions françaises

Évolution de la mortalité



## Comparaison entre départements français

Évolution de la mortalité



# Analyse détaillée de l'accidentologie

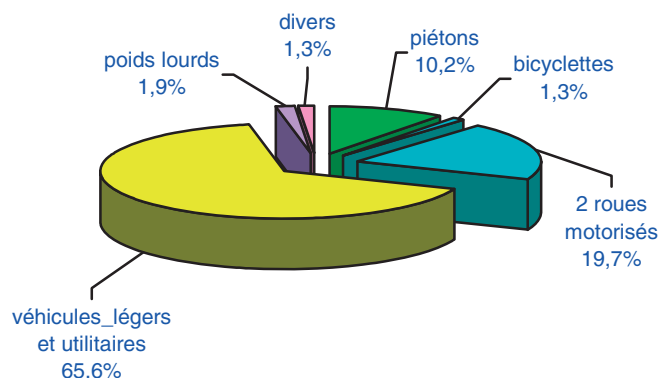
## Les victimes de la route

### Par mode de déplacements

	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés	total victimes	nombre d'entités impliquées	nombre d'accidents
piétons	16	99	124	239	244	232
bicyclettes	2	30	59	91	94	91
cyclomoteurs	8	52	71	131	122	121
scooters <=50cm3	5	47	34	86	83	82
scooters de 51 à 125cm3	1	2	1	4	6	6
scooters >125cm3		4	5	9	8	8
motos de 51 à 125cm3	2	26	13	41	37	37
motos > 125cm3	15	81	69	165	157	155
<i>total 2 roues</i>	33	242	252	527	507	500
véhicules particuliers	99	392	519	1 010	1 499	1 110
véhicules utilitaires légers	4	16	32	52	100	96
<i>total VL</i>	103	408	551	1 062	1 599	1 206
poids lourds	3	10	12	25	90	86
voiturettes/quads		8	4	12	9	9
quads légers <=50cm3		3	1	4	4	4
quads lourds >50cm3	1	5	1	7	7	6
autobus/autocars		1	10	11	18	18
autres	1	3		4	5	5
<i>total divers</i>	2	20	16	38	43	42

1 train, 2 engins spéciaux et 15 tracteurs agricoles sont impliqués dans des accidents. Aucun des occupants de ces modes de déplacement n'a été blessé ou tué.

Tués par mode de déplacements



Les usagers des véhicules légers et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes de PTAC représentent 65,6 % des tués. Viennent ensuite les 2 roues pour 21% et les piétons pour 10,2%. Les autres classes représentent 3,2%.

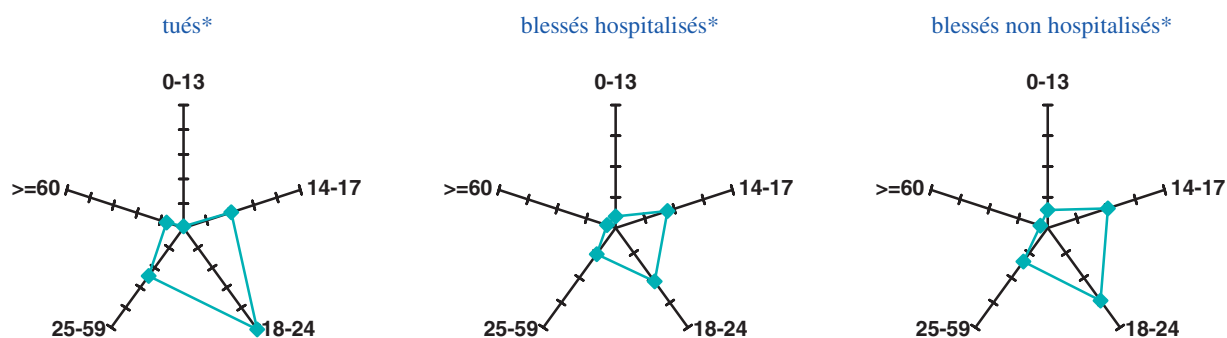
Les poids lourds sont impliqués dans 6,6% des accidents. Cette catégorie représente 25 victimes dont 3 tués.

Parmi les 244 piétons impliqués dans 232 accidents corporels, on dénombre 239 victimes de cette catégorie. Dans les 16 accidents mortels de piéton, 9 piétons ont 60 ans ou plus et 9 piétons sont tués hors agglomération. 5 piétons tués sont en délit par rapport au taux d'alcool dans le sang (à partir de 0,8 gramme par litre de sang) dont 4 avec un taux supérieur à 2,30 grammes.

# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Par tranche d'âge

2010 / 2011	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
0-13 ans	8 / 1 ↘	66 / 55 ↘	92 / 83 ↘
14-17 ans	8 / 8 →	68 / 74 ↗	87 / 84 ↘
18-24 ans	24 / 35 ↗	208 / 157 ↘	234 / 208 ↘
25-59 ans	76 / 83 ↗	458 / 384 ↘	461 / 483 ↗
>=60 ans	29 / 30 ↗	113 / 109 ↘	83 / 97 ↗



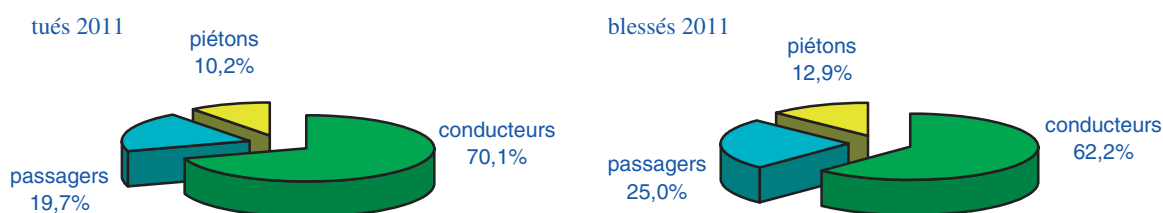
\* les valeurs sont données pour une entité unique par classe d'âges.

L'accidentologie des jeunes demeure une préoccupation régionale majeure. Au cours de l'année 2011, le nombre de tués de la classe des 18-24 ans est en forte augmentation alors que le nombre de blessés de cette même classe est en diminution. Seul le nombre de tués des 0-13 ans régresse par rapport à l'année 2010 pour cette catégorie de victimes. Le nombre de tués dans la classe des 14-17 ans reste stable à 8 tués.

## Par catégorie d'usagers

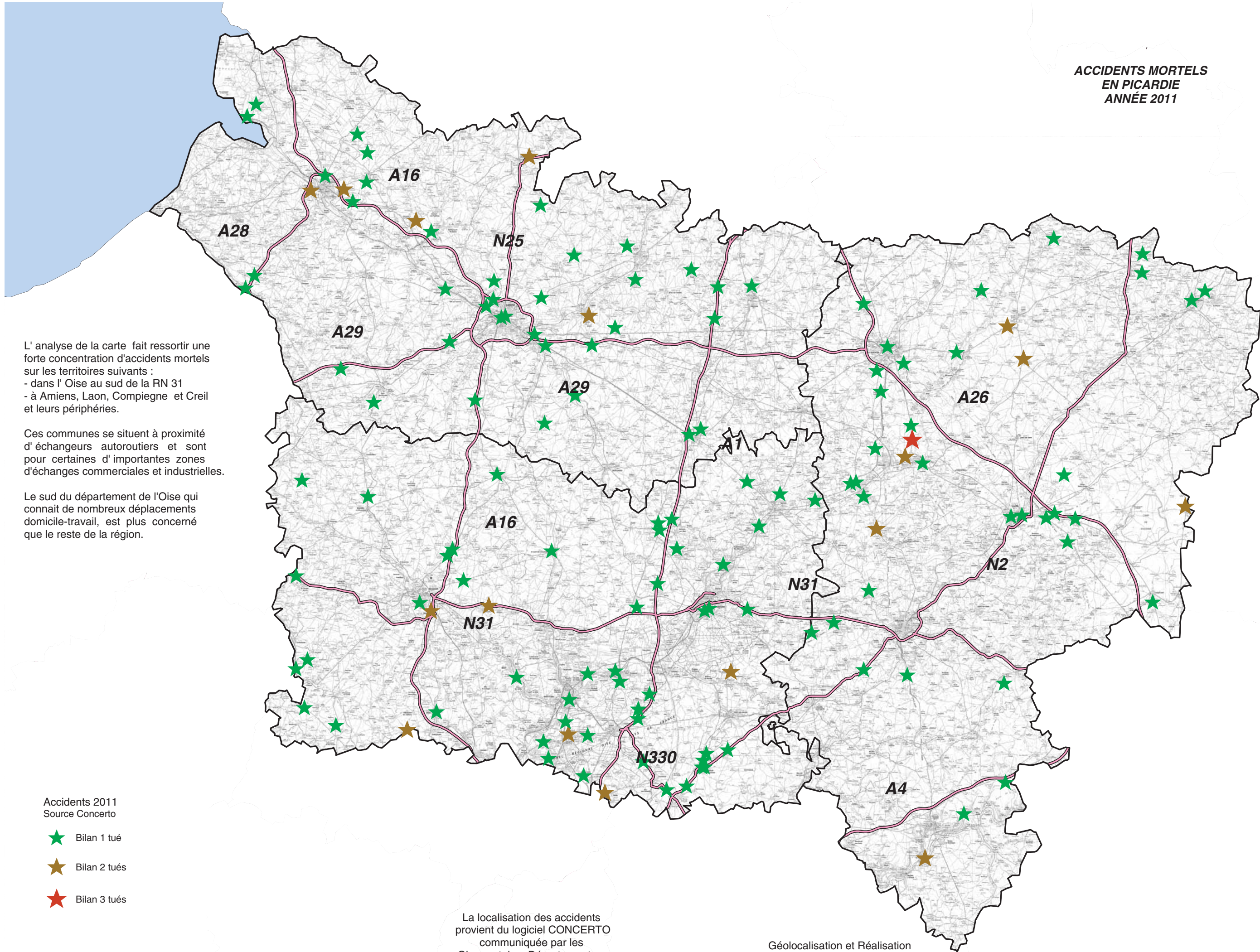
2011	accidents	O C C A S I O N N A N T	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
piétons	232		16	100	139
bicyclettes	91		2	34	64
cyclos/scooters	203		13	111	120
motos/scooters	206		19	121	102
véhicules légers	1 206		145	687	915
poids lourds	86		23	58	37
autres	60		11	38	37

lecture du tableau : 232 accidents corporels dans lesquels au moins 1 piéton est concerné, ont occasionné 16 tués, 100 blessés hospitalisés et 139 blessés non hospitalisés toutes catégories confondues.



12% des accidents avec piétons se situent hors agglomération et représentent 56% des tués. Ils sont 19% dans les communes jusqu'à 5 000 h pour 13% des tués et 38% pour 31% des tués dans les autres communes hors Amiens. Aucun piéton n'est tué dans les 31% d'accidents sur la ville d'Amiens.

**ACCIDENTS MORTELS  
EN PICARDIE  
ANNÉE 2011**



L'analyse de la carte fait ressortir une forte concentration d'accidents mortels sur les territoires suivants :  
 - dans l'Oise au sud de la RN 31  
 - à Amiens, Laon, Compiègne et Creil et leurs périphéries.

Ces communes se situent à proximité d'échangeurs autoroutiers et sont pour certaines d'importantes zones d'échanges commerciales et industrielles.

Le sud du département de l'Oise qui connaît de nombreux déplacements domicile-travail, est plus concerné que le reste de la région.

Accidents 2011  
 Source Concerto

- ★ Bilan 1 tué
- ★ Bilan 2 tués
- ★ Bilan 3 tués

La localisation des accidents provient du logiciel CONCERTO communiquée par les Observatoires Départementaux de la Sécurité Routière

Géolocalisation et Réalisation  
 DREAL Picardie SDIT-ATO  
 ORSR Picardie

# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Selon le comportement

En 2011, ont été répertoriés 45 accidents corporels avec **délits de fuite** ayant généré 2 tués, 18 blessés hospitalisés et 39 blessés non hospitalisés.

L'**ivresse** apparente est présente dans 9% des accidents, occasionnant 23 tués, 101 blessés hospitalisés et 55 blessés non hospitalisés. 30% de ces accidents sont occasionnés du vendredi 14 h au samedi 8 h du matin et 9% le jeudi soir de 18 h à 23 h.

Dans 179 accidents (13,2%) dont 46 mortels (1/4), au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'**alcoolémie**. Parmi ces derniers, 15 étaient en infraction (taux d'alcoolémie entre 0,5g et < à 0,8g d'alcool par litre de sang) et 166 en délit (taux d'alcoolémie à partir de 0,8g d'alcool par litre de sang). Dans ces accidents, on dénombre 54 tués dont 14 n'étaient pas alcoolisés et 200 blessés dont 106 n'avaient pas absorbé de boissons alcoolisées.

La prise de **drogue** ou /et de **médicament** est relevée dans 13 accidents. Le nombre de tués est de 2 et le nombre de blessés de 19.

Dans 73 accidents, l'un des conducteurs impliqués se trouvait dans un état de **fatigue** avancé ou a été victime d'un **malaise**. Ces accidents ont provoqué 11 tués et 104 blessés.

Enfin, le **manque de vigilance** de l'un des conducteurs est à l'origine de 120 accidents ayant provoqué la mort de 11 personnes et blessé 158 autres.

## Utilisation des éléments de sécurité

La **ceinture de sécurité** n'était pas portée dans 55 accidents dont 23 mortels. Dans ces accidents, on dénombre 47 blessés hospitalisés et 31 blessés non hospitalisés. Sur les 28 tués ne portant pas de ceinture de sécurité, 23 le sont hors agglomération et 2 dans une commune de moins de 2 000 habitants.

Dans les 409 accidents impliquant au moins un deux roues motorisé, la catégorie des moins de 50 cm<sup>3</sup> représente 13 tués et le non-port du **casque** est constaté 19 fois. Pour les deux roues supérieurs à 49,9 cm<sup>3</sup>, le casque n'est pas utilisé 10 fois sur 206 accidents, occasionnant 19 tués utilisateurs de l'engin.

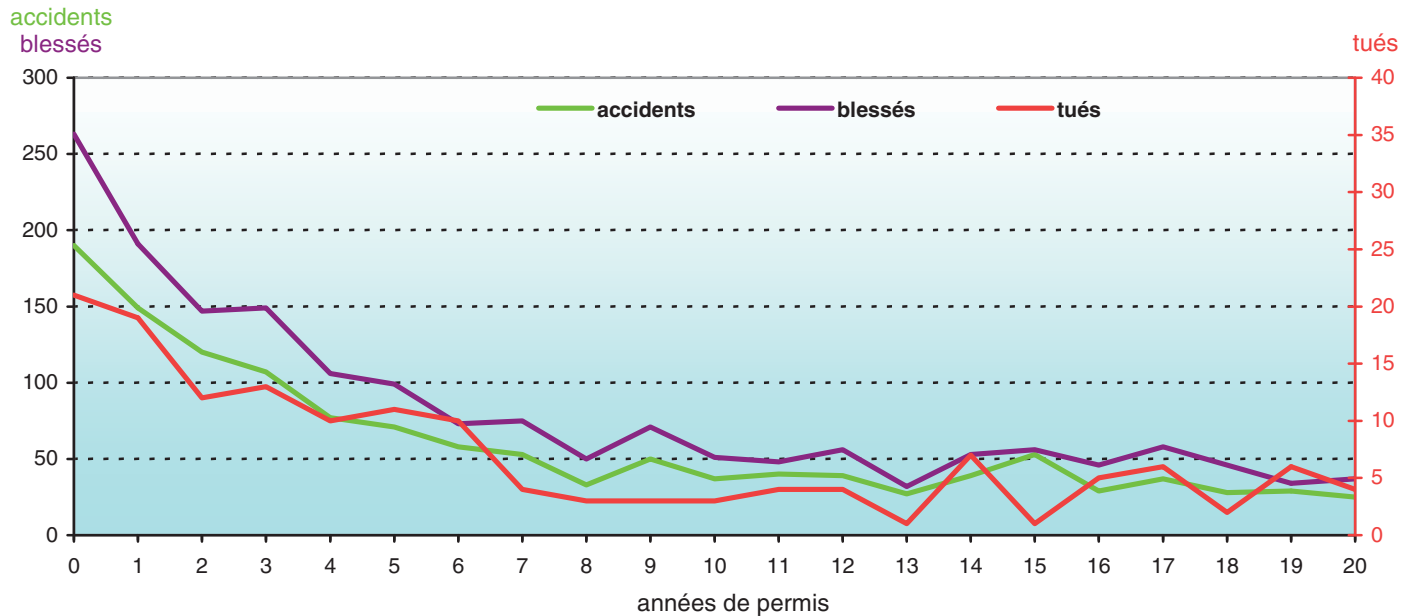
345 accidents (à **un seul véhicule** et sans piéton) ont provoqué 51 tués et 394 blessés. Dans ces accidents, pour les deux roues le casque n'est pas porté 8 fois et pour les véhicules, la ceinture de sécurité n'est pas verrouillée 38 fois.

Le défaut d'**éclairage** ou de signalisation a provoqué 13 accidents faisant 2 tués et 17 blessés.

Le mauvais état des **pneumatiques** est à l'origine de 6 accidents, avec 2 tués et 8 blessés. L'éclatement d'un pneumatique est à l'origine de 10 accidents dont 9 sur autoroutes, faisant 7 tués et 13 blessés. L'autre accident se situe sur une route départementale et a occasionné 1 blessé.

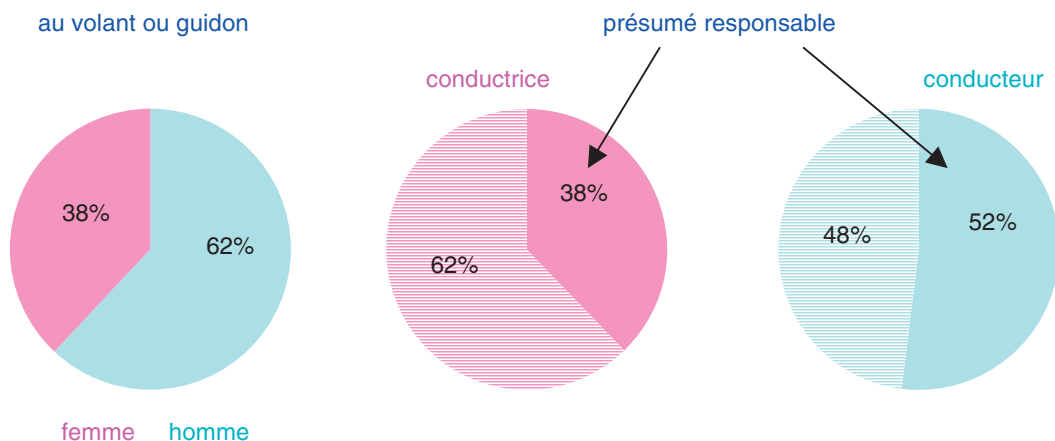
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Selon l'ancienneté du permis de conduire



Le nombre de victimes dans les accidents dont au moins un des conducteurs a moins de 6 ans de permis est important. Il se stabilise à partir de la 10<sup>ème</sup> année.

## Selon le sexe



En Picardie pour l'année 2010, les véhicules impliqués dans un accident corporel, sont conduits à 62% par des hommes ; ils sont présumés responsables dans 52% des cas.

Les femmes qui sont conductrices dans 38% des accidents corporels, sont présumées responsables dans 38% de ces accidents.



# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Les conducteurs âgés au plus de 24 ans

Les conducteurs, âgés au plus de 24 ans, sont impliqués dans 512 accidents corporels soit 37,6% des accidents corporels de Picardie. 47 accidents sont mortels.

Il faut dénombrer dans ces accidents, 737 victimes dont 55 tués et 682 blessés dont 307 blessés hospitalisés.

### accidents en fonction de l'heure



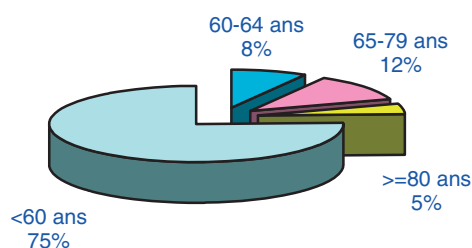
Dans ces accidents, 38 soit 2,8% sont concernés par un dépassement du taux légal d'alcoolémie pour au moins un des conducteurs âgés au plus de 24 ans ; on dénombre 14 tués et 43 blessés dont 30 hospitalisés. La fatigue ou un malaise est à prendre en compte dans 15 cas pour au moins un des conducteurs, occasionnant 1 tué, 20 blessés, dont 9 hospitalisés. L'attention perturbée est à l'origine de 37 accidents occasionnant 3 tués et 52 blessés dont 26 hospitalisés.

## La population des seniors

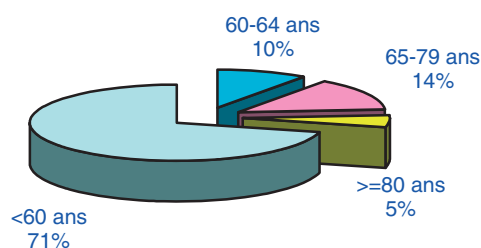
Les seniors, âgés de 60 ans et plus, conducteurs ou piétons, sont répertoriés dans 298 accidents corporels soit 21,9% des accidents corporels de la circulation. 35 accidents sont mortels

Ces accidents sont à l'origine de 38 tués (dont 11 piétons et 5 passagers) et 374 blessés dont 167 hospitalisés. Dans cette catégorie, ils représentent 29 tués, 193 blessés dont 103 hospitalisés.

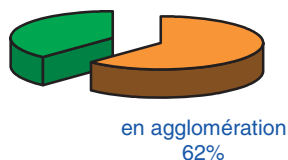
accidents par classe d'âges du conducteur



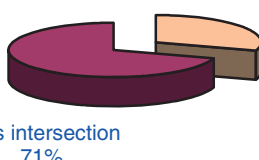
victimes totales impliquées par classe d'âges du conducteur



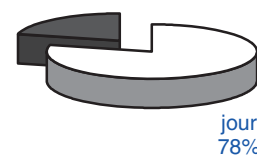
hors agglomération



en intersection



NUIT



# Analyse détaillée de l'accidentologie

## La catégorie des cyclomoteurs et des scooters

engins < à 50 cm<sup>3</sup>

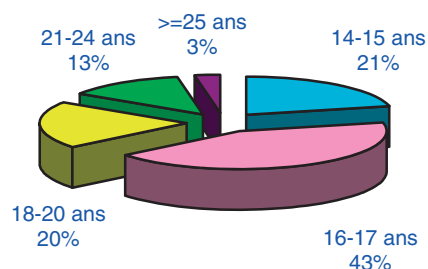
Les utilisateurs du domaine public, conducteurs d'un cyclomoteur ou d'un scooter dont la puissance est inférieure à 50 cm<sup>3</sup>, doivent être âgés au minimum de 14 ans et doivent posséder le BSR (Brevet de Sécurité Routière).

Cette catégorie de véhicule représente 13% des accidents corporels et 8% des tués en Picardie.

Pour la catégorie des cyclomoteurs, sur les 203 accidents corporels dont 13 mortels, on dénombre 13 tués et 231 blessés dont 111 hospitalisés.

39 accidents sont sans tiers.

Accidents par âge du conducteur



## La catégorie des deux roues motorisés

engins >= à 50 cm<sup>3</sup> et < à 125 cm<sup>3</sup>

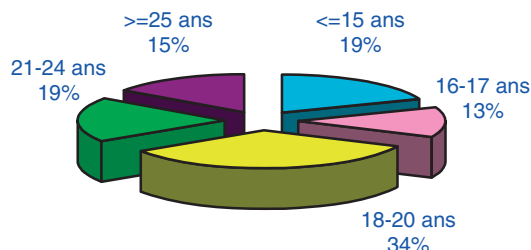
Les utilisateurs du domaine public, conducteurs d'un deux roues motorisés d'une puissance comprise entre 50 cm<sup>3</sup> et 125 cm<sup>3</sup> doivent être détenteurs d'un permis de conduire de la catégorie A1.

Cette catégorie de véhicule représente 15% des accidents corporels et 2% des tués en Picardie.

Pour cette catégorie, sur les 42 accidents corporels dont 4 mortels, on dénombre 4 tués et 45 blessés dont 30 hospitalisés.

12 accidents sont sans tiers.

accidents par âge du conducteur



## La catégorie des motocyclettes

engins >= à 125 cm<sup>3</sup>

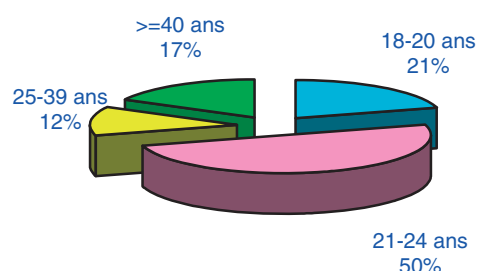
Les utilisateurs du domaine public, conducteurs d'une motocyclette dont la puissance est égale ou supérieure à 125 cm<sup>3</sup>, doivent être âgés au minimum de 18 ans et doivent être détenteur du permis A. Jusque l'âge de 21 ans ou pendant les deux premières années, ce permis est restrictif au permis AR qui bride l'utilisation de l'engin à 34 ch.

Cette catégorie de véhicule représente 12% des accidents corporels et 9% des tués en Picardie.

Pour la catégorie des motocyclettes, sur les 163 accidents corporels dont 14 mortels, on dénombre 14 tués dont 5 dans un accident seul, et 220 blessés dont 116 hospitalisés. Ils ont provoqué 15 tués et 175 blessés dont 89 hospitalisés.

56 accidents sont sans tiers.

accidents par âge du conducteur



# Bilan d'exécution du permis à points

## Évolution sur les cinq dernières années

	2011	2010/11		2010	2009	2008	2007
France	*Dossiers traités	7 239 408 + 15,63%		6 261 102	5 916 046	5 900 281	5 852 653
	Infractions traitées	7 252 738 + 15,57%		6 275 387	5 927 929	5 913 184	5 866 802
	Points retirés	12 096 911 + 19,30%		10 139 522	9 273 537	9 501 484	9 547 017
	**Permis solde nul	85 067 - 0,74%		85 700	92 123	98 057	88 698
	***Permis rétablis	2 471 461 + 5,54%		2 341 768	2 346 212	1 782 391	1 431 057
Picardie	Dossiers traités	191 407 + 14,03%		167 864	157 105	147 356	141 061
	Infractions traitées	191 779 + 13,95%		168 298	157 467	147 805	141 700
	Points retirés	352 680 + 20,98%		291 530	265 501	246 415	252 736
	Permis solde nul	2 232 - 6,26%		2 381	2 778	2 747	2 766
	Permis rétablis	68 620 + 12,92%		60 769	66 147	57 783	47 635
Aisne	Dossiers traités	51 031 + 25,28%		40 734	44 186	39 888	31 429
	Infractions traitées	51 164 + 25,15%		40 882	44 301	40 014	31 604
	Points retirés	90 407 + 29,63%		69 745	75 970	66 140	53 447
	Permis solde nul	573 - 6,83%		615	708	688	547
	Permis rétablis	19 423 + 23,24%		15 760	16 147	16 846	13 404
Oise	Dossiers traités	93 484 + 8,16%		86 434	75 123	73 879	74 409
	Infractions traitées	93 667 + 8,10%		86 646	75 277	74 071	74 736
	Points retirés	171 866 + 19,66%		143 632	120 403	119 381	132 106
	Permis solde nul	1 238 - 2,06%		1 264	1 381	1 387	1 557
	Permis rétablis	31 718 + 11,90%		28 346	30 204	23 157	19 463
Somme	Dossiers traités	46 892 + 15,23%		40 696	37 796	33 589	35 223
	Infractions traitées	46 948 + 15,15%		40 770	37 889	33 720	35 360
	Points retirés	90 407 + 15,68%		78 153	69 128	60 894	67 183
	Permis solde nul	421 - 16,14%		502	689	672	662
	Permis rétablis	17 479 + 4,90%		16 663	19 796	17 780	14 768

Valeur favorable à la sécurité routière par rapport à l'année antérieure

\* Dossier traité : dossier ouvert et instruit par le service du fichier national des permis de conduire lorsqu'une ou plusieurs infractions (en cas de cumul d'infractions) sont commises le même jour, par un conducteur.

\*\* Permis au solde nul : expression synonyme de « permis invalidé » pour défaut de points.

\*\*\* Permis rétabli : permis de conduire ayant recouvré l'intégralité de ses points, après un délai de 6 mois ou 3 ans sans commission d'une nouvelle infraction.

Les infractions relevées par les forces de l'ordre en 2011 en Picardie ont progressé de 14% par rapport à l'année 2010. Le nombre de points retirés est en augmentation de plus de 20 %.

Les trois départements picards ont la même tendance que la France. La forte augmentation des infractions traitées dans le département de l'Aisne, entraîne une augmentation de presque 30% des points retirés par rapport à l'année 2010.

Dans le département de la Somme, le nombre de permis au solde nul est en net recul par rapport à l'année 2010 et aux deux autres départements.

# Bilan d'exécution du permis à points

## Répartition des principales infractions et évolution

### En France

Le système du permis à points en France est appliqué depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1992. Il constitue un instrument privilégié du dispositif de prévention et de lutte contre l'insécurité routière et fait partie intégrante du système de formation et de suivi de l'évolution des attitudes au volant de nos concitoyens.

Le flux de dossiers traités dans le cadre du permis à points s'est fortement accéléré : de 1,2 millions en 2002. Le nombre d'infractions traitées est passé à 4,4 millions en 2006 et atteint les 7,2 millions en 2011, (en augmentation de 15,57% par rapport à 2010), tandis que le nombre de points retirés est passé de 3,1 millions en 2002 à 12,1 millions en 2011, (soit une augmentation de 19,3% par rapport à l'année 2010).

### En Picardie

Confirmant la tendance déjà constatée, l'année 2011 est marquée par une augmentation des constatations d'excès de **vitesse** parmi les infractions ayant entraîné un retrait de points. Les 140 569 infractions traitées représentent une augmentation de 9% par rapport à 2010.

Le non-respect des règles de **priorité**, arrêt au stop ou à un feu rouge, est en forte augmentation pour l'année 2011 et atteint le chiffre de 20 203 infractions traitées pour 9 452 en 2010 soit une augmentation de 114%.

La part relative des infractions liées à l'**alcoolémie** est plus importante au taux contraventionnel qu'au taux délictuel. L'ensemble représente 5 458 infractions à 6 points soit un total de 32 748 points retirés. Le taux contraventionnel (taux d'alcoolémie par litre de sang compris entre 0,5g et inférieur à 0,8g) représente 2 890 infractions soit 17% de plus que pour l'année 2010. Le taux délictuel (taux d'alcoolémie par litre de sang à partir de 0,8g) représente 2 568 infractions soit 13% de moins que pour l'année 2010. Le nombre de points retiré à chaque infraction constatée avec un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal est de 6 points.

Les **stupéfiants** représentent 386 infractions (475 en 2010) pour un total de 2 316 points retirés.

Toutefois, une forte disparité des infractions est constatée selon le département :

nombre d'infractions	vitesse	alcool contravention	alcool délit	stupéfiants	priorités
Aisne – 02	39 167 / 32 105	1 029 / 845	887 / 812	65 / 117	2 573 / 1 631
Oise – 60	68 611 / 68 105	961 / 815	1 086 / 1 168	252 / 242	12 460 / 5 598
Somme – 80	32 791 / 28 794	900 / 812	595 / 968	69 / 116	5 170 / 2 223

Pour l'année 2011, le meilleur chiffre de l'infraction est de couleur verte, l'intermédiaire en orange et le moins bon en rouge. Les chiffres en gris représentent l'année 2010.

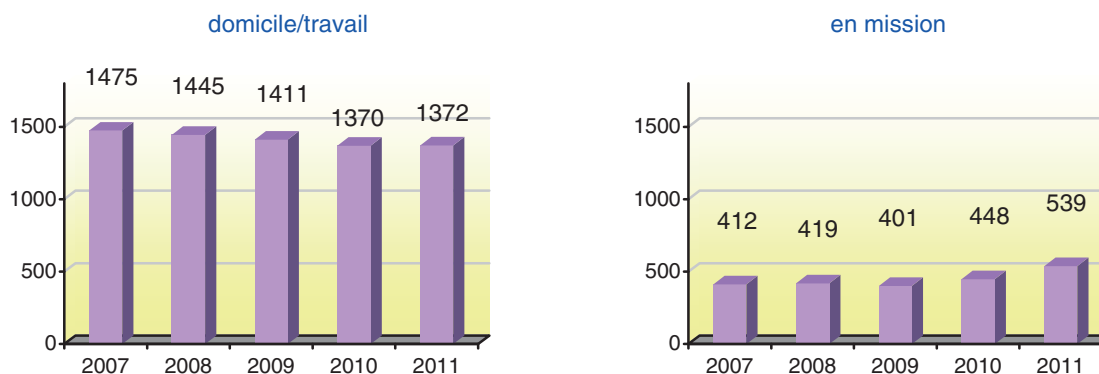
# Accidents du travail avec un véhicule

## Évolution depuis 5 ans en Picardie

	nombre	arrêt	dont IPP*	et mortel
2011	ensemble	1 911	143	18
	mission	539	41	4
	domicile/travail	1 372	102	14
2010	ensemble	1 818	130	13
	mission	448	32	2
	domicile/travail	1 370	98	11
2009	ensemble	1 812	123	5
	mission	401	33	1
	domicile/travail	1 411	90	4
2009	ensemble	1 864	151	16
	mission	419	45	6
	domicile/travail	1 445	106	10
2007	ensemble	1 887	154	18
	mission	412	44	5
	domicile/travail	1 475	110	13

\*incapacité permanente partielle

## sur le trajet



En 2011, le nombre d'accidents de trajet « domicile/travail » est pratiquement identique à celui de 2010. Les accidents en « mission » sont en augmentation de 19,4%.

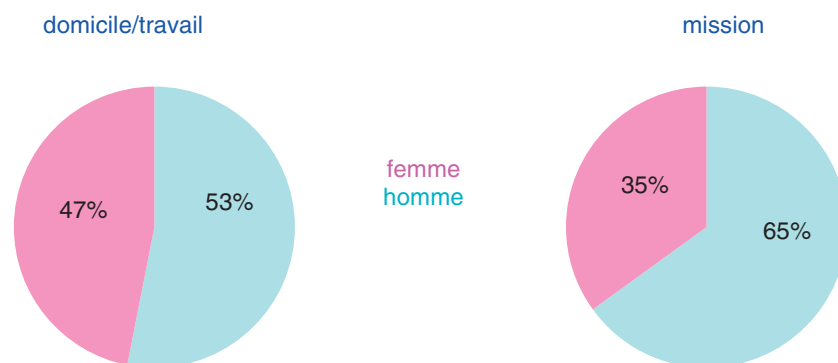
# Accidents du travail avec un véhicule

Année 2011 pour la Picardie

selon l'élément matériel

2011 / 2010	domicile/travail	en mission
piéton accroché par un véhicule	38 / 32	36 / 35
bicyclette	93 / 83	41 / 29
deux roues motorisé	388 / 394	82 / 48
voiture particulière	633 / 625	162 / 167
véhicule utilitaire jusque 3,5T	14 / 9	38 / 36
véhicule de plus de 3,5T	18 / 9	83 / 67
transport en commun sur route	7 / 7	18 / 19
véhicule agricole	0 / 3	3 / 3
véhicule sans classe	4 / 3	8 / 4
véhicule non précisé	177 / 205	68 / 42

Selon le sexe



En Picardie pour l'année 2011, il a été versé 7,130 millions d'euros en prestations (coût du sinistre) dont 4,050 en compensation de salaire pour les accidents de trajet avec un véhicule.

Le nombre de jours correspondant aux indemnités journalières versées est de 95 106 jours d'arrêt. Ce qui équivaut à une entreprise de 261 employés fermée durant 365 jours.

Le montant des incapacités permanentes partielles alloué pendant l'année 2011 est en forte augmentation : 8,713 millions d'euros (6,964 M en 2010 et 4,553 M en 2009).

# Actions de la DREAL

## qui contribuent à améliorer la sécurité routière

### Le métier de surveillant de centre de contrôles techniques



Le pilotage de l'activité de contrôle « Véhicules » est rattaché au service déplacements, infrastructures, transports de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement.

La mission est assurée par une équipe fonctionnelle de 3 agents au siège de la DREAL et de 6 techniciens dans les unités territoriales

Leur rôle est de contrôler les centres et les contrôleurs en activités. Ils proposent également l'agrément préfectoral de nouveaux centres.

Les contrôles peuvent être suivis de suspension du centre ou du contrôleur par décision du Préfet.

Pour les véhicules légers, les visites techniques portent sur 124 points de contrôle avec 425 altérations dont 184 altérations soumises à prescriptions de contre-visites.

Les poids lourds et les remorques de plus de 3,5 tonnes passent une visite tous les ans.

Les véhicules de transport en commun sont contrôlés tous les six mois.



Le contrôle technique a concerné en 2011 :

Les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant 4 ans dans le courant de l'année 2011,

les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2009 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2011,

les voitures particulières ou utilitaires légers de plus de 4 ans destinés à une transaction et dont le dernier contrôle datait de plus de 6 mois,

les véhicules de collection dont la date de mise en circulation est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1940.

Par ailleurs, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, les véhicules utilitaires légers doivent procéder à une visite technique complémentaire pollution dans les deux mois qui précèdent le premier anniversaire d'une visite initiale favorable.



Pour la région en 2011, on dénombre 161 centres de contrôles qui ont contrôlé :

les véhicules légers

Le nombre de visites techniques périodiques est de 518 412. Ces visites imposent 92 678 contre-visites soit un total de 611 090 contrôles.

les poids lourds

Le nombre de visites techniques périodiques est de 34 965. Ces visites imposent 2 835 contre-visites soit un total de 37 800 contrôles. Le taux de contre-visites avec interdiction de circuler est de 3,1.



credit photos : ORSR Picardie  
centre de contrôles VL – Villers Bocage  
centre de contrôles PL – Gliisy

# Actions de la DREAL

## qui contribuent à améliorer la sécurité routière

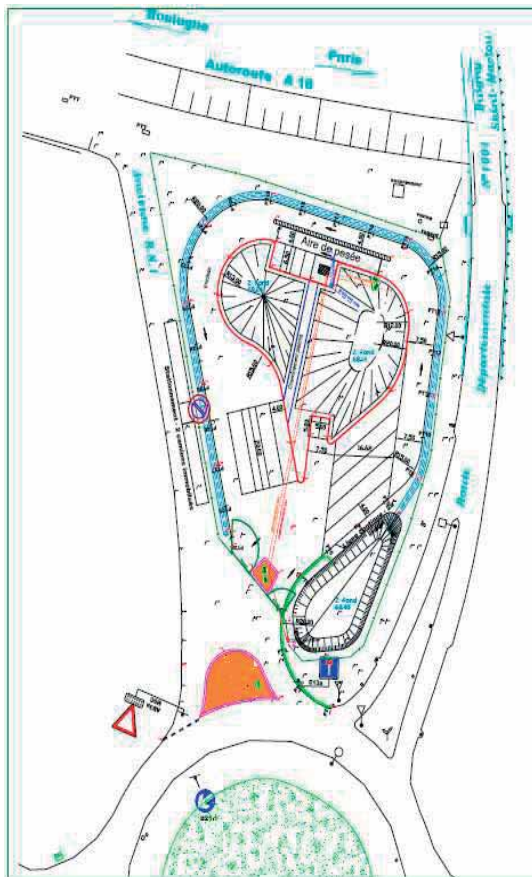
### Aire de contrôle des poids lourds à Abbeville - Somme

Les missions assignées aux services de l'État dans le domaine des transports routiers ont pour but la régulation de l'accès à la profession et le contrôle du respect des réglementations s'y rapportant (réglementations transports, réglementation sociale européenne, réglementation transport matières dangereuses, code de la route et code du travail).

La construction de l'aire d'Abbeville est un outil qui permet de contrôler dans de bonnes conditions si les véhicules interceptés respectent bien la réglementation en vigueur.

La recherche a été orientée à proximité d'itinéraires forts trafiqués. La présence à l'extrémité nord de l'agglomération abbeilloise d'une parcelle d'environ 6000 mètres carrés au confluent des autoroutes A16, A28, des routes départementales 1001 et 928 a retenu l'attention.

Ce choix a été conforté par l'opportunité de disposer d'un délaissé de la construction de l'autoroute A16 dont l'accès se fait à partir d'un giratoire ce qui permet une interception et une réinsertion des véhicules en toute sécurité.



La construction de l'aire de contrôle a également permis d'installer à demeure un pèse essieu ce qui augmente notablement les vérifications des poids roulants d'autant que la DREAL dispose depuis le 1<sup>er</sup> avril 2012 d'un agent peseur. Cette action spécifique de pesage contribue à limiter la détérioration des infrastructures agressées par les surcharges roulantes sur les chaussées.

L'aménagement de l'aire se compose d'un stationnement amont de 5 places Poids Lourds, d'une plate-forme de 30m de longueur et 4m de largeur équipée d'un pèse essieux et d'une cabine de pesage. A la sortie de la plate-forme un stationnement de 4 places PL est réservé pour informer le chauffeur des résultats du contrôle. Au niveau de la bascule, une voie d'évitement a été réalisée pour les véhicules qui circulent à vide.



Deux places sont également prévues hors de l'enceinte de l'aire de contrôle pour les véhicules PL qui ne seraient pas autorisés à repartir (véhicules immobilisés en attendant la régularisation de leurs situations). Le principe de la pesée se fait en mode statique c'est à dire que le véhicule s'arrête essieu après essieu sur la bascule et à l'issue de la pesée de l'ensemble des essieux, le poids total du véhicule est donné.

Le coût global de l'opération s'élève à 600 000 euros TTC y compris l'achat des terrains.



credit photos : DREAL/SDIT/MO



# Dispositif « radar feu rouge »

## Protection des passages piétons Protection des passages à niveau

L'article R 412-30 du Code de la Route (Décret n°200 3-283 du 27 mars 2003 art. 1 parut au Journal Officiel du 29 mars 2003) stipule que « tout conducteur doit marquer l'arrêt absolu devant un feu de signalisation rouge, fixe ou clignotant. »

L'arrêt se fait en respectant la limite d'une ligne perpendiculaire à l'axe de la voie de circulation. Lorsque cette ligne d'arrêt n'est pas matérialisée sur la chaussée, elle se situe à l'aplomb du feu de signalisation ou avant le passage piéton lorsqu'il en existe un.



ETFR : Equipement de Terrain Feu Rouge



Il n'existe pas de panneau pour informer l'usager de la route de la présence de radars de franchissement des feux rouges.

Toute dégradation ou détérioration de cet équipement constitue une infraction punie d'une peine d'emprisonnement de 3 ans et d'une amende de 45 000 €.

Le radar de feu ne flashent qu'au rouge. Il n'est électriquement alimenté que lorsque le feu est au rouge.

Ces équipements ont pour objectif principal de réduire le nombre d'accidents aux carrefours et aux passages à niveau

Toute personne coupable de cette infraction encourt également la peine complémentaire de suspension, pour une durée de trois ans au plus, du permis de conduire.

Cette contravention donne lieu de plein droit à la réduction de quatre points du permis de conduire et à une amende d'un montant de 135 €.



**4 points !**

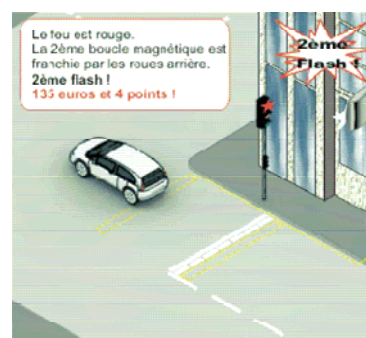
Pour que l'infraction de non respect du feu rouge soit constatée, la preuve est constituée par 2 clichés numériques pris par l'arrière :

- 1<sup>er</sup> cliché, le véhicule est à cheval sur la ligne d'effet des feux, la première boucle inductive a été franchie, elle a détecté le passage du véhicule,

si le véhicule poursuit sa route, le dispositif déclenche une deuxième photo dans un délai compris entre 0,5 et 1 seconde après la première détection,

- 2<sup>ème</sup> cliché, l'arrière du véhicule a dépassé la ligne d'effet des feux, le véhicule est détecté par la deuxième boucle.

des modèles de radar de feu



# Nouveau permis de conduire

La 3<sup>ème</sup> directive du Conseil européen du 20 décembre 2006 relative au permis de conduire prescrit la mise en place d'un permis de conduire commun à tous les États membres valable au maximum pour 15 ans, ainsi que l'instauration de nouvelles catégories de permis. Ces dispositions doivent d'appliquer dans l'Union à partir du 19 janvier 2013.

En France, seules les nouvelles catégories de permis seront mises en place à la date prévue. Le déploiement du nouveau format de permis de conduire se fera à partir du mois de septembre 2013.

## Le document

Les permis roses en papier cartonné disparaîtront au profit d'un permis de conduire à puce, de la taille d'une carte de crédit. Tous les automobilistes vont en être dotés.

Tous les 15 ans, Il devra être renouvelé sans examen sur le même mode que les passeports.

Les permis délivrés avant le 19 janvier 2013, soit environ 38 millions de titres, sont valables jusqu'au 19 janvier 2033, date limite prévue par la directive. Jusqu'à cette date et à partir de 2014, chaque conducteur en possession d'un ancien modèle pourra se procurer le nouveau.

L'arrivée de ce permis répond à un triple objectif :

- lutter contre la fraude documentaire,
- garantir la libre circulation des personnes,
- améliorer la sécurité routière.

Grâce à ce dispositif, en cas de contrôle, la police pourra, à l'aide de lecteurs placés dans ses véhicules, s'assurer que le document présenté n'est pas falsifié. De la même façon, elle aura accès à l'historique des sanctions reçues par le conducteur qui ne devrait plus pouvoir échapper au paiement des PV.



Copyright - ANTS (Agence Nationale des Titres Sécurisés) - Modèle non définitif

	9	10	11	12
AM <del>01/01</del>		24.05.13		
A1 <del>01/01</del>		01.01.74		
A2 <del>01/01</del>				
A <del>01/01</del>		01.01.81		
B1 <del>01/01</del>		01.01.74		
B <del>01/01</del>		01.01.78		70.ESSAID
C1 <del>01/01</del>				
C <del>01/01</del>				
DI <del>01/01</del>				
D <del>01/01</del>		01.01.95	01.01.14	
W <del>01/01</del>		01.01.95	01.01.14	
CIE <del>01/01</del>				
24				
		11.01.95	01.01.14	

source : les actualités de la Sécurité routière n°24 du 13 décembre 2012

1.745Q12345 FR

Non 2. Révision à l'échelle de la Sécurité Routière n°24 du 13 décembre 2012

## Les deux roues

Si le permis A1 pour les motos jusqu'à 125 cm<sup>3</sup> reste accessible à partir de 16 ans, un permis intermédiaire fait son apparition, le permis A2 pour les motos entre 125 et 600 cm<sup>3</sup>, accessible à partir de 18 ans.

Après deux ans, le titulaire de ce permis peut accéder au permis A (toutes motos), sous réserve d'une formation de sept heures. Le jeune motard est donc « bridé » pendant deux années. Le permis A, sans limite de cylindrée, est directement accessible à partir de l'âge de 24 ans.

Pour les scooters, une nouvelle catégorie de permis est créée pour conduire un cyclomoteur de 50 cm<sup>3</sup> : le permis AM. Pour se présenter à l'examen, il faut avoir 14 ans, avoir réussi une épreuve sur le Code de la route et suivi une formation de sept heures dans une école de conduite. Cette catégorie concerne également les tricycles et quadricycles couverts ou pas, à moteur n'excédant pas 50 cm<sup>3</sup> pour un véhicule à essence.

# L'Observatoire Régional de Sécurité Routière

Créé par circulaire du 10 juin 1987, l'observatoire régional de sécurité routière (ORSR) de Picardie est basé en DREAL, au service déplacements, infrastructures, transports.

Les missions de l'ORSR sont :

## **l'animation et accompagnement des ODSR**

L'ORSR a un rôle d'animation et d'appui qui s'articule autour de l'accompagnement, de la formation, de la coordination et de la mutualisation. Il anime différents groupes techniques thématiques.

## **l'analyse de l'accidentologie au niveau régional**

L'ORSR réalise des études sur la connaissance de l'accidentologie, des attitudes liées aux vitesses pratiquées, au port de la ceinture, à l'alcoolémie. Il favorise la prise en compte d'indicateurs par la réalisation de cartes signalétiques.

## **la diffusion et valorisation de la connaissance**

L'ORSR diffuse un baromètre mensuel, un bilan annuel ainsi que des études spécifiques thématiques : alcool, vitesse, jeunes, seniors, deux roues, poids lourds, ...

## **l'animation régionale**

L'ORSR forme et informe les chargés de mission de la sécurité routière, les intervenants départementaux de la sécurité routière ainsi que les divers référents en sécurité routière (communaux, enseignants, police, etc..). Il coordonne les animations régionales pour les trois départements.

## **la mise en place et suivi du budget**

L'ORSR participe au budget opérationnel de programme régional de la sécurité et de la circulation routière.

**SÉCURITÉ ROUTIÈRE  
TOUS RESPONSABLES**

### **Les dossiers de la DREAL Picardie**

**DREAL Picardie**  
56 rue Jules Barni  
80040 AMIENS cedex 1  
tél. : 03 22 82 25 00  
fax : 03 22 91 73 77

**Directeur de la publication :**  
Philippe CARON

courriel de la DREAL :  
dreal-  
picardie@developpement-  
durable.gouv.fr

**ISSN : 2103-9798**

**Dépôt légal :**  
1<sup>ème</sup> trimestre 2013

imprimé par  
YVERT-IMPAM

conception - réalisation :

**Observatoire Régional de Sécurité Routière  
DREAL Picardie**

**Didier SOYER**  
tél. : 03 22 82 25 97  
fax : 03 22 82 25 90  
didier.soyer@developpement-durable.gouv.fr

contacts :

**Christine BRUNEL**  
tél. : 03 22 82 25 96  
christine.brunel@developpement-durable.gouv.fr

**Didier SOYER**  
orsr-picardie@developpement-durable.gouv.fr

www.picardie.developpement-durable.gouv.fr