

# Sécurité Routière en Picardie

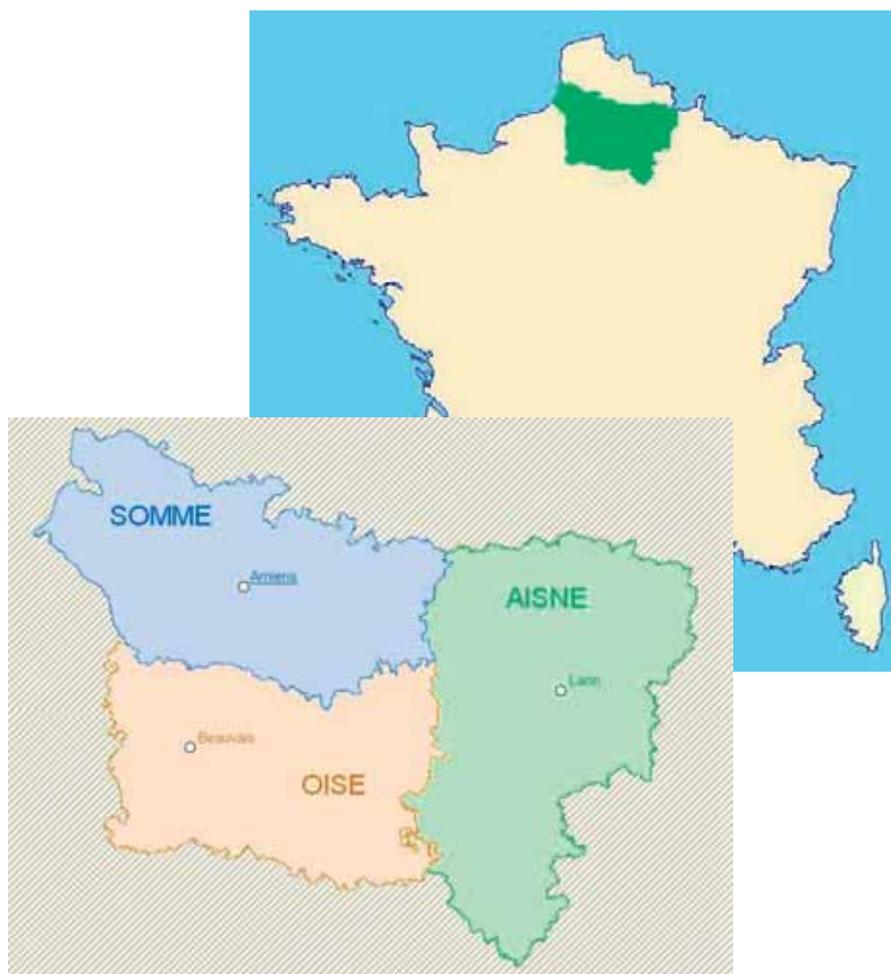
## Bilan de l'année 2010

n° 16

avril  
2012

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

Observatoire  
Régional  
de Sécurité  
Routière





## définitions

Le 1<sup>er</sup> janvier 2005, afin de comparer ses résultats à ceux de ses voisins européens, la France a adopté la définition internationale du «tué » à trente jours et du blessé hospitalisé :

**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.

La personne tuée sur le coup ou dans les trente jours après l'accident a remplacé la personne tuée sur le coup ou dans les six jours après l'accident et le blessé hospitalisé plus de 24 heures a remplacé le blessé grave hospitalisé plus de six jours.

## 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	4
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	16
conducteurs âgés au plus de 24 ans	18
population des seniors	19
2 roues motorisés	20
fléau des routes : l'alcool	22
bilan d'exécution du permis à points	24
accidents du travail avec un véhicule	26
actions de la DREAL	28
dispositif « radar feu rouge »	31
Observatoire Régional de Sécurité Routière	32

## 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 2010 de la sécurité routière de la France métropolitaine s'établit ainsi : 67 288 accidents corporels, 3 992 tués à trente jours, 84 461 blessés dont 30 393 blessés hospitalisés.

L'année 2010, malgré une augmentation de trafic de l'ordre de +1,9% (estimations provisoires), a vu passer la mortalité sous la barre des 4 000 tués : situation inédite depuis 1948 alors que le trafic motorisé a été entre temps multiplié par plus de 27.

L'indice de gravité des accidents, avec 5,9 tués pour 100 accidents corporels est identique à celui de 2009 alors qu'il était de 5,7 en 2008 et de 6,3 en 2005.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants en 2010 est de 108,3 soit une baisse du taux de 8,7 par rapport à 2009 (117).

## En Picardie

En Picardie, on dénombre pour la même période : 1 412 accidents corporels, 145 tués à trente jours, 1 870 blessés dont 913 blessés hospitalisés.

Tous les indicateurs, accidents, tués et blessés, sont à la baisse par rapport à l'année 2009. Le nombre d'accidents est passé sous la barre des 1 500 pour la première fois, le nombre de tués sous la barre des 150.

L'indice de gravité (10,3) diminue de 1,3 point par rapport à l'année 2009, il était de 11,6. Il est pratiquement le double de celui constaté en France métropolitaine (5,7).

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants en 2010 est en baisse depuis 3 ans.

2010 : 74,1  
2009 : 80,3  
2008 : 87,4

Le bilan 2010 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 2010



## Évolution 2009 - 2010

	accidents corporels		tués		blessés		Indice de gravité*
	nombre 2010	évolution 2009/2010	nombre 2010	évolution 2009/2010	nombre 2010	évolution 2009/2010	
France	67 288	- 7,0 %	3 992	- 6.6 %	84 461	- 7.1 %	5.9
Picardie	1 412	- 7.4 %	145	- 18.1 %	1 870	- 3,4 %	10.3
Aisne	310	- 3.7 %	41	- 16.3 %	415	+ 3.2 %	13.2
Oise	472	- 3.1 %	53	- 30.3 %	653	- 0.2 %	11.2
Somme	630	- 12.0 %	51	- 1.9 %	802	- 8.8 %	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 la région Picardie, tout comme les départements de l'Oise et de la Somme, ont en commun une baisse de tous les indicateurs de sécurité routière dans l'évolution 2009/2010. Cependant, seul le département de la Somme possède un indice de gravité proche de celui de la France métropolitaine. La Picardie et les départements de l'Aisne et de l'Oise ont leur indice de gravité bien supérieur.

Seul le département de l'Aisne connaît une hausse de 3,2 % des blessés. Le département de l'Oise voit son chiffre de tués diminuer de presque 1/3.

# Évolution de l'accidentologie

## la Picardie et la France sur 5 ans

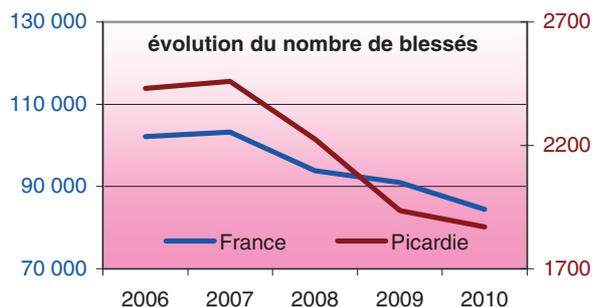
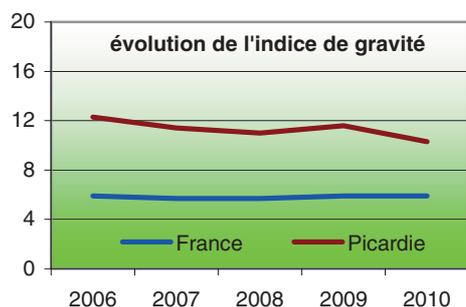
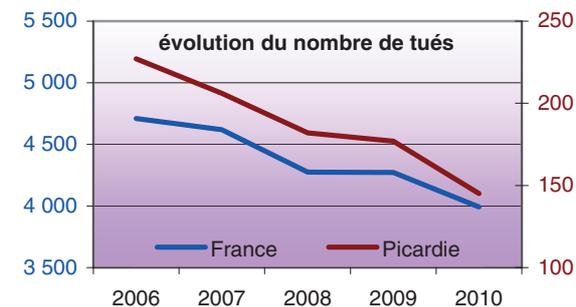
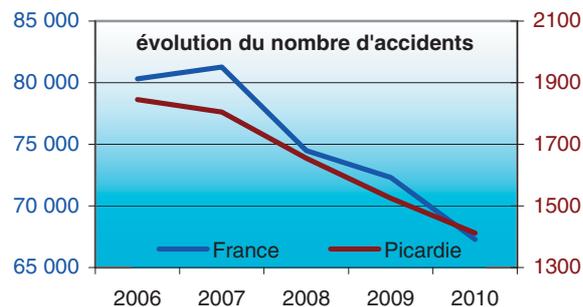
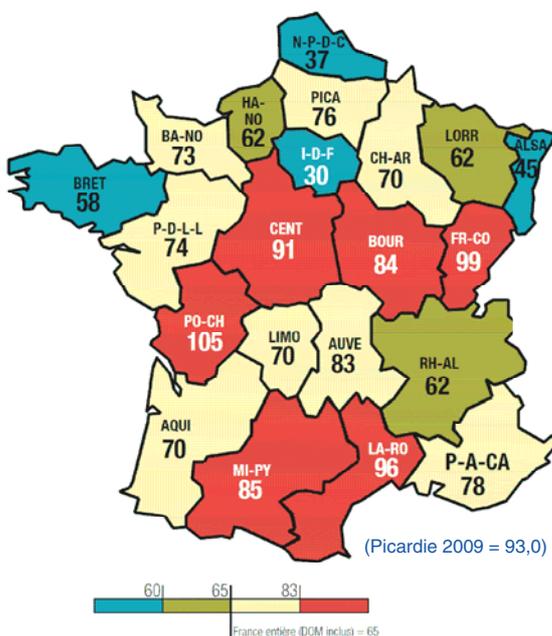
	Picardie				France			
	accidents	tués	blessés	indice de gravité*	accidents	tués	blessés	indice de gravité*
2006	1 845	227	2 434	12.3	80 309	4 709	102 125	5.9
2007	1 805	206	2 460	11.4	81 272	4 620	103 201	5.7
2008	1 654	182	2 208	11.0	74 487	4 275	93 798	5.7
2009	1 525	177	1 935	11.6	72 315	4 273	90 934	5.9
2010	1 412	145	1 870	10.3	67 288	3 992	84 461	5.9

\*tués pour 100 accidents

Pour la Picardie, tous les indicateurs de la sécurité routière sont à la baisse depuis 4 ans. Le nombre de blessés, après une progression en 2007, continue de diminuer. Le nombre de tués est passé sous la barre des 150 tués à 30 jours. La forte baisse du nombre de tués fait diminuer l'indice de gravité pour l'année 2010.

Pour la France, tous les indicateurs de la sécurité routière continuent de baisser. Seul l'indice de gravité est identique à celui de 2009.

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 1 906 601 habitants\*\* dont 60% en zone urbaine. La densité est de 98,3 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués par million d'habitants est de 76,1, soit une baisse de 17,6 points par rapport à l'année 2009, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 74,1 soit une baisse de 6,2 points.

### l'Aisne

	Aisne						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2006	419	- 10.5 %	61	+ 5.2 %	530	- 11.1 %	14.6
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

Le département de l'**Aisne**, composé de 816 communes, a une superficie de 7 369 km<sup>2</sup> et une population de 538 790 habitants\*\* dont 56% en zone urbaine. La densité est de 73,1 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2010 par million d'habitants est de 76,1, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 57,5.

Dans le département de l'**Aisne**, les indicateurs de la sécurité routière restent à la baisse à l'exception des blessés.

Ce département a un indice de gravité qui revient au même niveau qu'en 2008. Il est 2,2 fois supérieur à celui du niveau national.

Après une forte augmentation pendant l'année 2007, le nombre de tués diminue de 40% en 3 ans.

### 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 799 725 habitants\*\* dont 65% en zone urbaine. La densité est de 136,5 hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2010 par million d'habitants est de 96,3, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 61,0.

	Oise						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité
2006	650	- 8.1 %	89	+ 14.1 %	936	- 2.6 %	13.7
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

Dans le département de l'**Oise**, tous les indicateurs de la sécurité routière sont à la baisse.

L'indice de gravité diminue de 4,6 points par rapport à l'année 2009. Il est 1,9 fois supérieur à celui du niveau national.

Après une année 2008 défavorable, le nombre de tués diminue de 36% en 2 ans.

# Évolution de l'accidentologie

## la Somme

	Somme						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2006	776	+ 4.9 %	77	+ 35.1 %	968	+ 1.2 %	9.9
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

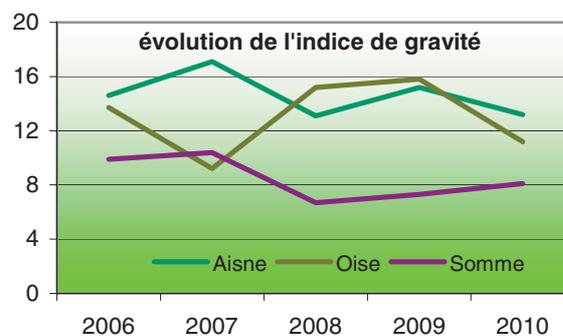
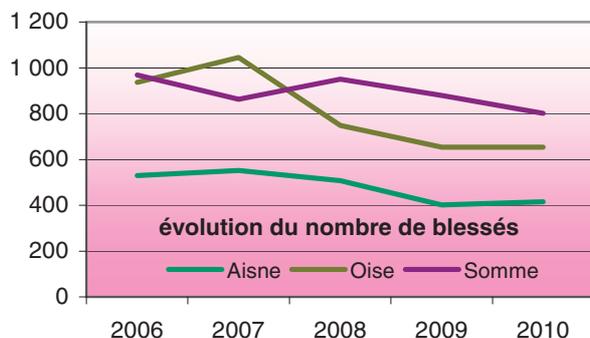
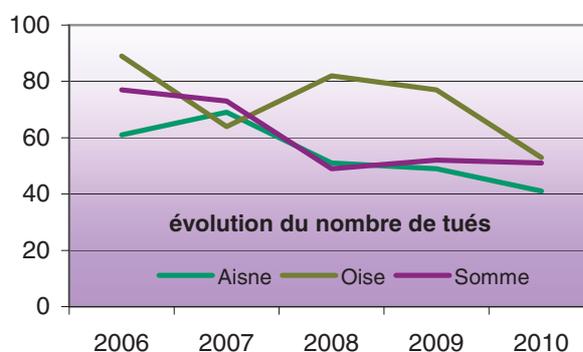
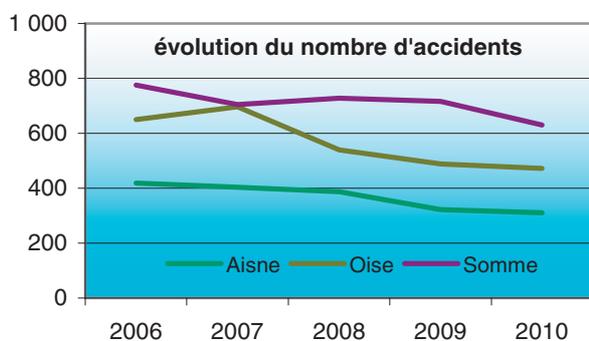
Le département de la **Somme**, composé de 782 communes, a une superficie de 6 170 km<sup>2</sup> et une population de 568 086 habitants\*\* dont 57% en zone urbaine. La densité est de 92,7hab/km<sup>2</sup>.

Le taux de tués en 2010 par million d'habitants est de 89,8, le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 110,9.

Dans le département de la **Somme**, tous les indicateurs de la sécurité routière sont à la baisse.

L'indice de gravité en légère augmentation reste toutefois proche de celui du niveau national (5,9).

Le taux d'accidents par rapport à la population, baisse de 15,6 points par rapport à l'année 2009.



\* indice de gravité = tués pour 100 accidents

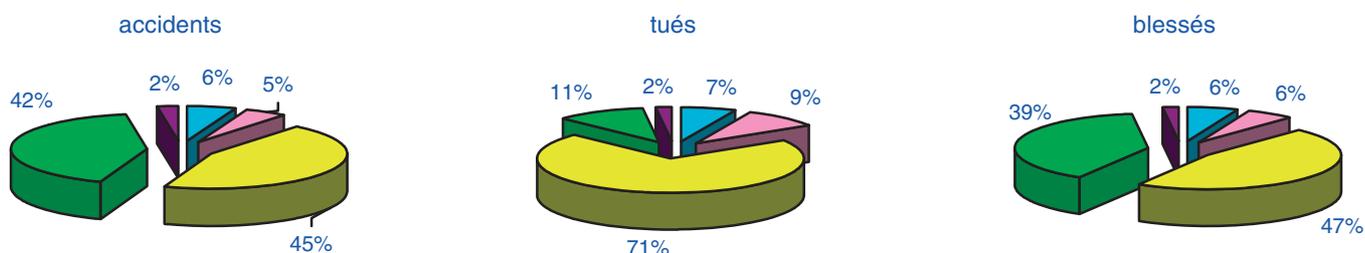
\*\* population estimée : INSEE enquête annuelle de recensement au 1 janvier 2008

# Répartition des accidents et des victimes

par catégorie de voies

	accidents	tués	blessés
autoroutes	88	10	122
RN	73	14	114
RD	662	107	917
VC	623	16	773
autres*	35	3	40

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	11.4
routes nationales	19.2
routes départementales	16.2
routes communales	2.3
autres*	8.6

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

Sur les réseaux national et départemental, la fréquence des intersections et les accidents avec un poids lourd contribuent à maintenir un taux de gravité élevé.

\* 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	661 / 47%	110 / 76%	961 / 51%
agglomération <=5000 hts	253 / 18%	22 / 15%	307 / 17%
agglomération >5000 hts	498 / 35%	13 / 9%	602 / 32%
dont Amiens (134 737 hts)	279 / 20%	1 / 1%	345 / 19%
Creil, Nogent, Montataire, Villers-Saint-Paul (71 640 hts)	34	1	45
Saint-Quentin (56 471 hts)	36	2	43
Beauvais (55 230 hts)	16	5	17
Compiègne (41 714 hts)	37	2	46
Soissons (28 471 hts)	13	0	21
Laon (26 463 hts)	7	0	10
Abbeville (24 142 hts)	15	0	24

L'agglomération d'Amiens représente à elle seule 56% des accidents corporels pour les communes supérieures à 5 000 habitants et 20% de l'ensemble de la Picardie.  
76% des tués le sont en rase campagne et 15% 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	1 053	108/62	1 425/959	10.3
obstacle fixe	329	48/41	423/368	14.6
virage	266	37/37	368/361	13.9
tournant à gauche	208	18/3	263/86	8.7
déporté à gauche	173	43/35	269/153	24.9
dépassant à gauche	92	13/9	128/65	14.1
traversant la chaussée	90	8/3	139/64	8.9
même sens même file	65	6/2	107/62	9.2
déporté à droite	56	7/3	74/65	12.5
manœuvre d'évitement	42	2/0	50/33	4.8
en s'insérant	37	1/1	47/19	2.7
tournant à droite	35	2/1	46/12	5.7
arrêté (hors stationnement)	34	2/0	54/17	5.9
demi-tour sur chaussée	21	0	23/9	-
à contresens	20	3/2	34/15	15.0
marche arrière	14	0	15/1	-
changeant de file à gauche	10	1/1	14/4	10.0
manœuvre de stationnement	6	0	6/1	-
en stationnement avec occupants	6	4/4	8/7	66.7
dépassant à droite	5	1/1	5/5	20.0
changeant de file à droite	3	1/0	3/2	33.3
franchissement TPC	3	0	3/2	-
ouverture de porte	1	0	1/0	-
entre deux files	1	0	1/1	-

\*tués pour 100 accidents

Sur 1 412 accidents, 23% surviennent contre un obstacle fixe ce qui représente 48 tués (33% des tués).

Les manœuvres sur la gauche sont à l'origine de 483 accidents corporels et 75 tués (51,7% des tués).

Les accidents en virages représentent quant à eux 18,8% du total des accidents corporels et 25,5% des tués.

41 tués (28,2% des tués) et 412 blessés le sont dans un accident impliquant un seul véhicule.

105 accidents faisant 9 tués et 138 blessés ne sont pas renseignés sur la manœuvre principale avant l'accident.

# Répartition des accidents et des victimes

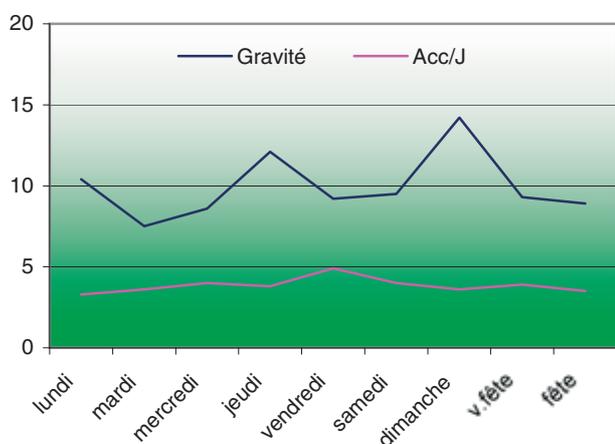
## selon le jour de la semaine

Le vendredi, le nombre d'accidents/jour est pratiquement de 5. Toutefois, l'indice de gravité le plus élevé se situe le dimanche (14.2).

Le nombre d'accidents par jour est très variable. Il est de 4.9 le vendredi et de 3.3 le mardi.

	nombre	accidents /jour	nombre de jours	indice de gravité*
lundi	164	3.3	49	10.4
mardi	185	3.6	51	7.5
mercredi	195	4.0	49	8.6
jeudi	192	3.8	50	12.1
vendredi	233	4.9	48	9.2
samedi	184	4.0	46	9.5
dimanche	171	3.6	48	14.2
veille de fêtes	43	3.9	11	9.3
fêtes	45	3.5	13	8.9

\*tués pour 100 accidents



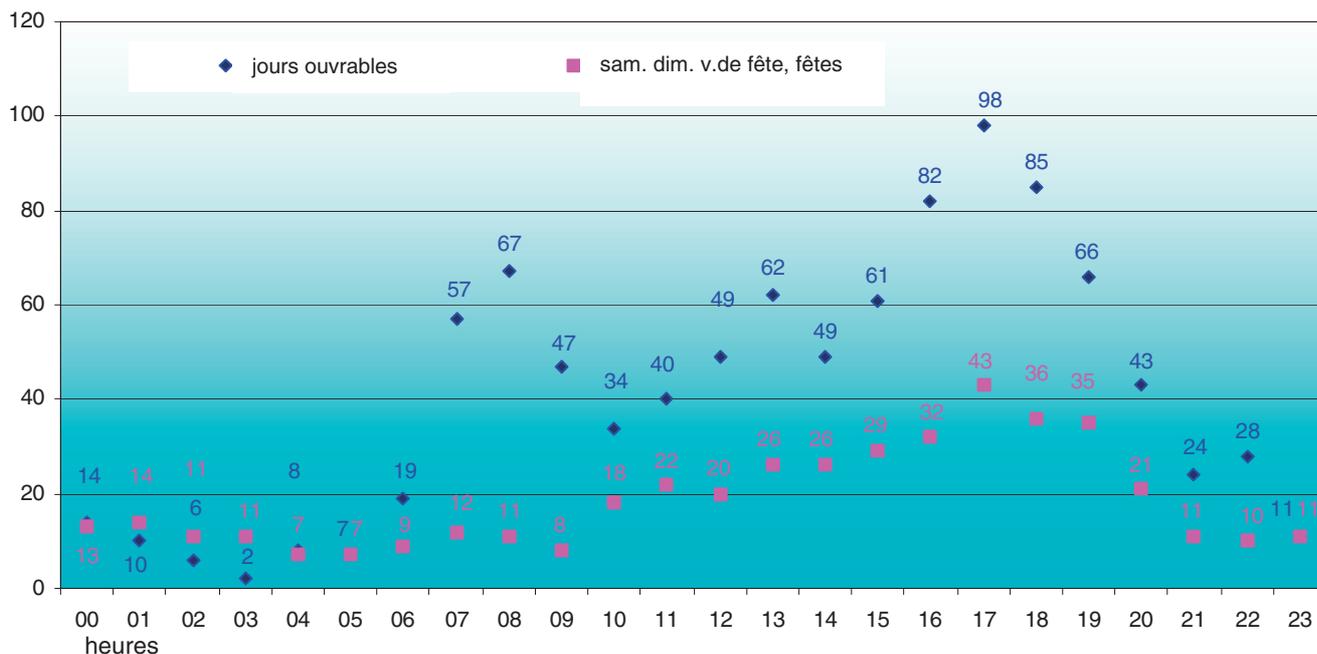
L'indice de gravité est élevé tous les jours de la semaine en Picardie.

Seul le mardi possède un indice inférieur à 8.

Le dimanche, l'indice de gravité est supérieur à 14 alors que les veilles de fêtes et fêtes, il est inférieur à 10.

nombre d'accidents

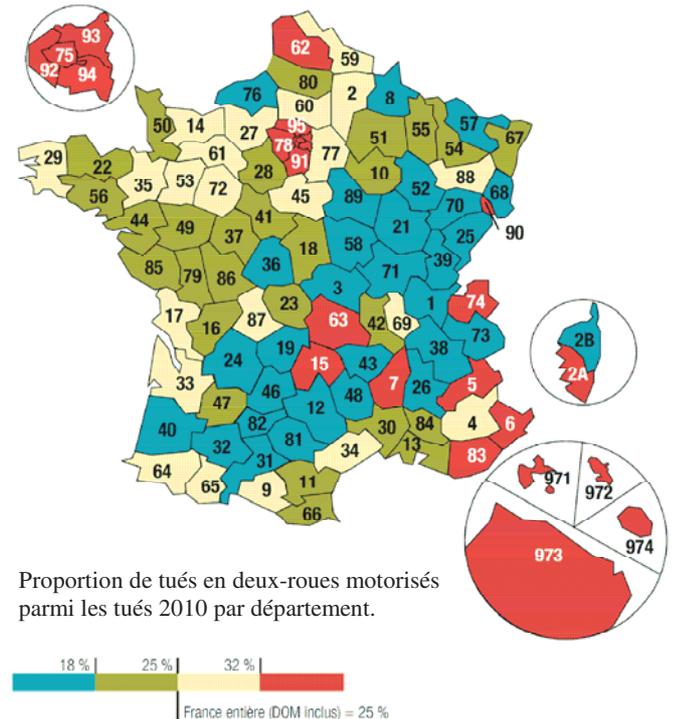
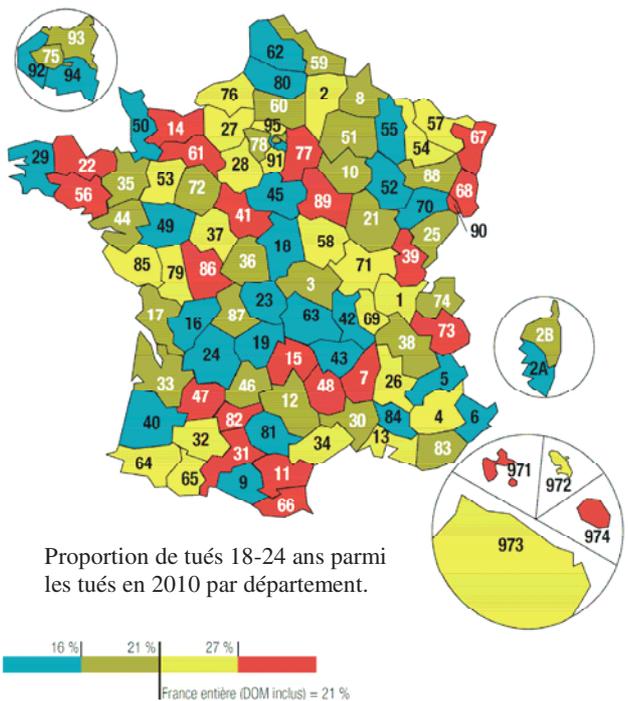
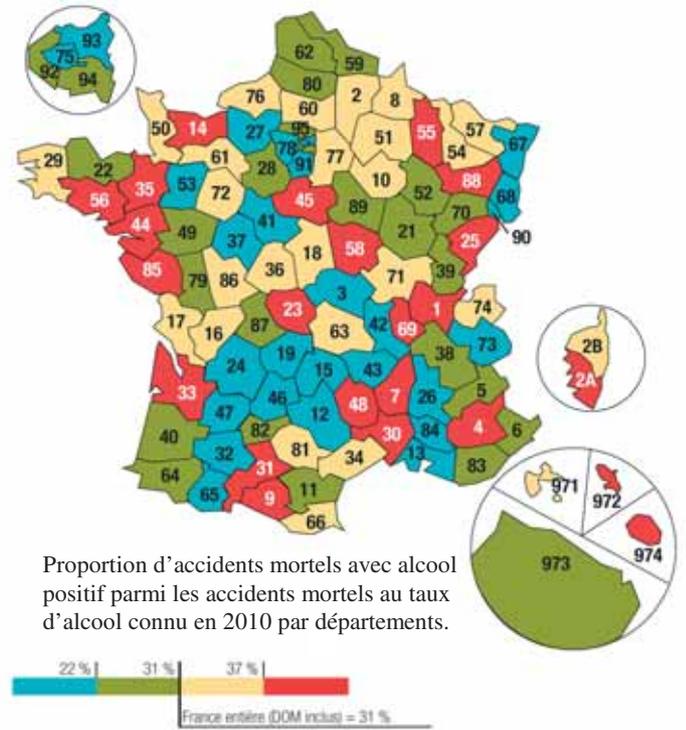
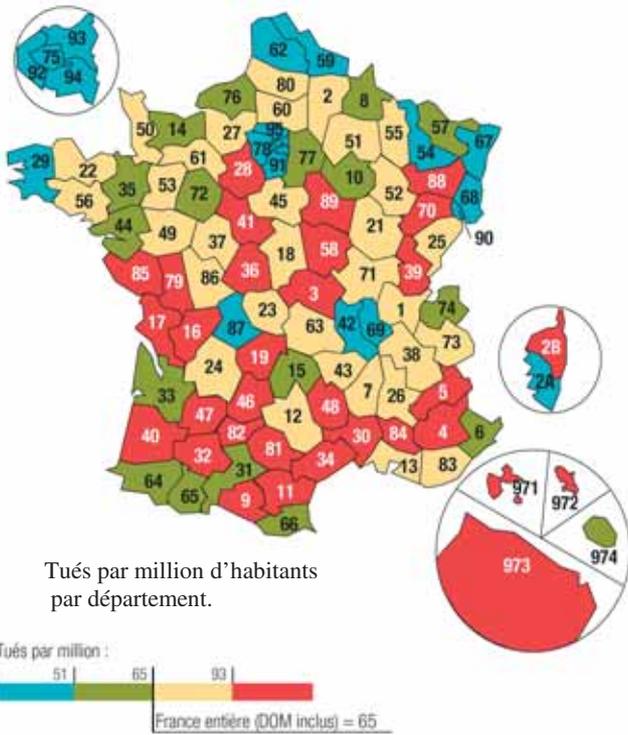
## selon l'heure



Les heures d'affluences des jours ouvrables entre 16h et 20h sont très accidentogènes avec une pointe entre 17h et 18h. Les samedi, dimanche, veilles de fête et fêtes, l'accidentalité est plus importante entre 1h et 4h que pendant les jours travaillés.

# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Comparaison avec les autres départements français



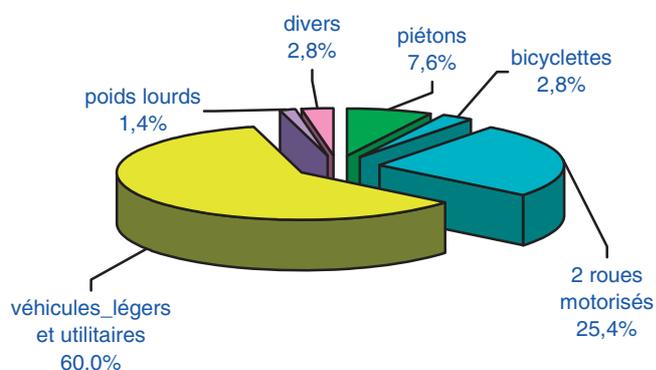
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Les victimes de la route

### Par mode de déplacements

	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés	total victimes	nombre d'entités impliquées
piétons	11	93	117	221	228
bicyclettes	4	32	44	80	77
cyclomoteurs	8	63	88	159	153
scooters <=50cm3	6	53	16	75	68
scooters de 51 à 125cm3		3	4	7	6
scooters >125cm3		2	3	5	5
motos de 51 à 125cm3	4	26	7	37	35
motos > 125cm3	19	93	60	172	154
total 2 roues	41	272	222	535	498
véhicules particuliers	84	494	548	1 126	1 629
véhicules utilitaires légers	3	22	30	55	109
total VL	87	516	578	1 181	1 738
poids lourds	2	14	19	35	108
voiturettes/quads	2	6		8	9
quads légers <=50cm3		2	1	3	3
quads lourds >50cm3	1	5	1	7	7
autobus/autocars		1	15	16	14
tracteurs agricoles			1	1	15
engins spéciaux		1		1	2
autres	1	3	3	7	9
total divers	4	18	21	43	59

Tués par mode de déplacements



Les usagers des véhicules légers et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes de PTAC représentent 60% des tués. Viennent ensuite les 2 roues pour 28,2% et les piétons pour 7,6%. Les autres classes représentent 2,8%.

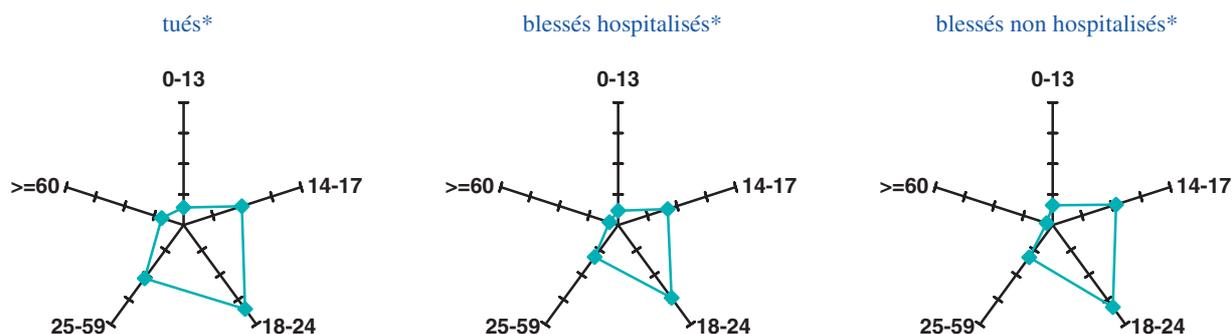
Les poids lourds sont impliqués dans 7,3% des accidents. Ils ont provoqué 143 victimes dont 25 tués.

Parmi les 228 piétons impliqués dans 212 accidents corporels, on dénombre 221 victimes de cette catégorie. Dans les 11 accidents mortels de piéton, 5 piétons ont plus de 75 ans et 3 piétons sont tués hors agglomération. 2 piétons tués ont respectivement 2,74 et 2,85 gr d'alcool dans le sang.

# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Par tranche d'âge

2009 / 2010	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
0-13 ans	2 / 8	63 / 66	92 / 92
14-17 ans	12 / 8	70 / 68	85 / 87
18-24 ans	35 / 24	225 / 208	230 / 234
25-59 ans	95 / 76	487 / 458	476 / 461
>=60 ans	33 / 29	117 / 113	90 / 83



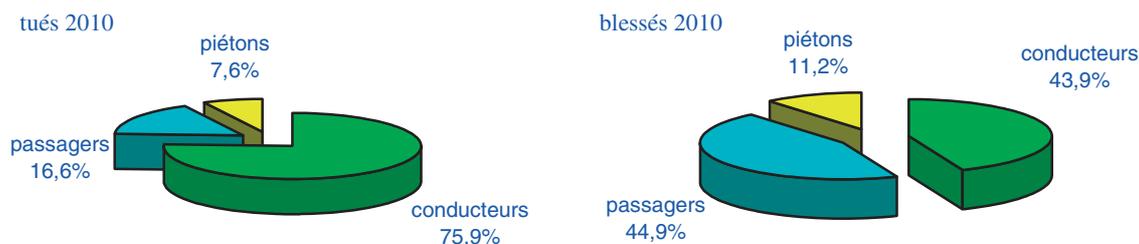
\* les valeurs sont données pour une entité unique par classe d'âges.

L'accidentologie des jeunes demeure une préoccupation régionale majeure. Au cours de l'année 2010, le nombre de tués de 0 à 13 ans est en forte augmentation alors que le nombre de tués est à la baisse dans toutes les autres tranches. Le nombre de blessés régresse aussi, à l'exception des jeunes dans les deux premières tranches.

## Par catégorie d'usagers

2010	accidents	OC C U S I O N N A N T	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
piétons	212		12	95	129
bicyclettes	73		4	33	47
cyclos/scooters	218		14	122	120
motos/scooters	196		24	129	89
véhicules légers	1 302		132	849	922
poids lourds	103		25	53	65
autres	72		12	45	39

lecture du tableau : 212 accidents corporels dans lesquels au moins 1 piéton est concerné, ont occasionné 12 tués, 95 blessés hospitalisés et 129 blessés non hospitalisés toutes catégories confondues.



Depuis 2008, une meilleure prise en compte des piétons blessés lors de l'établissement des fiches BAAC fait augmenter le nombre recensé de victimes de cette catégorie. Cette reconnaissance ne correspond donc pas forcément à une augmentation réelle de l'accidentologie de la catégorie la plus vulnérable des modes de déplacements.

# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Selon le comportement

En 2010, ont été répertoriés 30 accidents corporels avec **délits de fuite** ayant généré 10 blessés hospitalisés et 24 blessés non hospitalisés.

L'**ivresse** apparente est présente dans 7,6 % des accidents occasionnant 7 tués et 152 blessés. 72 % de ces accidents sont occasionnés en fin de semaine du vendredi au dimanche.

Dans 193 accidents dont 36 mortels, au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'**alcoolémie**. Parmi ces derniers, 19 étaient en infraction (taux d'alcoolémie entre 0,5g et < à 0,8g d'alcool par litre de sang) et 174 en délit (taux d'alcoolémie à partir de 0,8g d'alcool par litre de sang). Dans ces accidents, on dénombre 40 tués dont 11 n'étaient pas alcoolisés et 256 blessés dont 132 n'avaient pas absorbé de boissons alcoolisées. 131 personnes sont sorties indemnes, 22 étaient dans une collision infractionnelle, 109 dans une collision délictuelle.

La prise de **drogue** ou /et de **médicament** est relevée dans 21 accidents. Le nombre de tués est de 8 et le nombre de blessés de 26.

Dans 71 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 6 tués et 94 blessés.

Enfin, le **manque de vigilance** de l'un des conducteurs est à l'origine de 137 accidents ayant provoqué la mort de 14 personnes et blessé 193 autres.

## Utilisation des éléments de sécurité

La **ceinture de sécurité** n'était pas portée dans 53 accidents. Dans ces accidents, il faut dénombrer 15 blessés hospitalisés et 33 blessés non hospitalisés. Pour les 15 tués ne portant pas de ceinture de sécurité, 14 le sont hors agglomération et 1 dans une commune de moins de 500 habitants avec un taux d'alcoolémie à 1,01 g/l de sang.

Dans les 412 accidents impliquant au moins un deux roues motorisé, (catégorie moins de 50 cm<sup>3</sup>), 14 tués étaient utilisateurs de l'engin et le non-port du **casque** est constaté 15 fois. Pour les deux roues supérieures à 49,9 cm<sup>3</sup>, le casque n'est pas utilisé 9 fois sur 196 accidents occasionnant 23 tués des utilisateurs de l'engin.

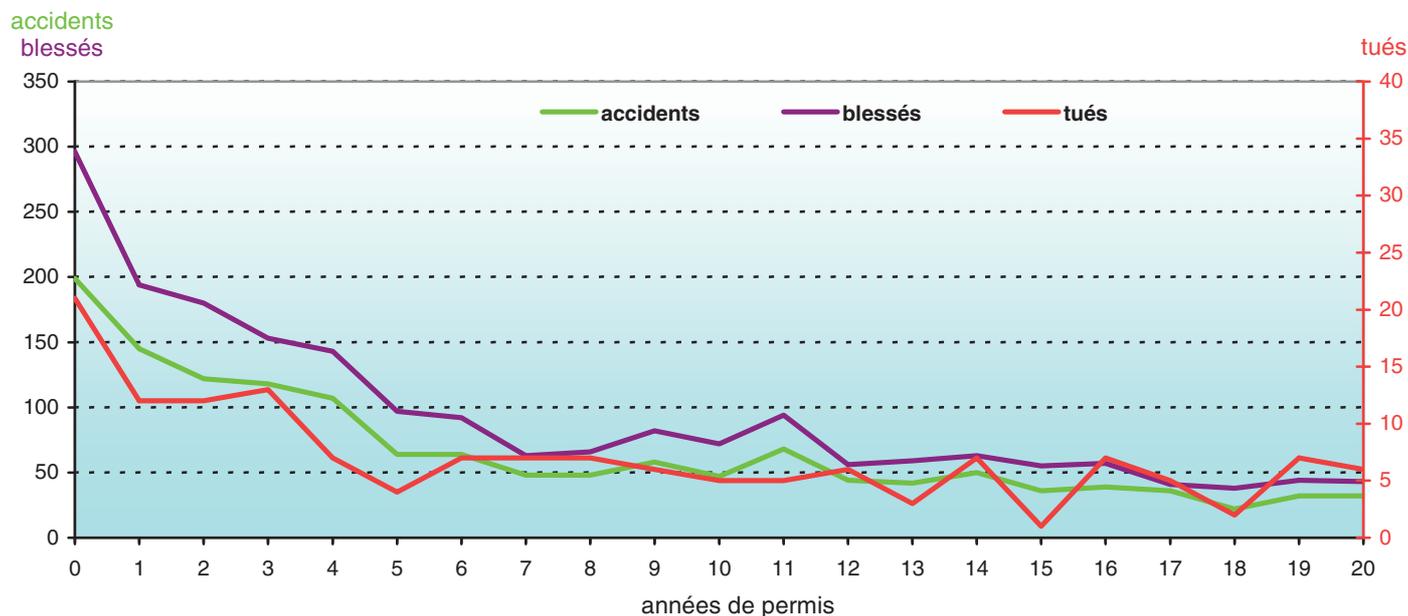
Dans 339 accidents (à **un seul véhicule** et sans piéton) provoquent 41 tués et 453 blessés : pour les deux roues le casque n'était pas porté 8 fois et pour les véhicules, la ceinture de sécurité n'était pas verrouillée 30 fois.

Le défaut d'**éclairage** ou de signalisation a provoqué 10 accidents faisant 1 tué et 9 blessés.

Le mauvais état des **pneumatiques** est à l'origine de 13 accidents avec 1 tué et 10 blessés. L'éclatement d'un pneumatique est à l'origine de 4 accidents sur autoroutes faisant 4 blessés hospitalisés.

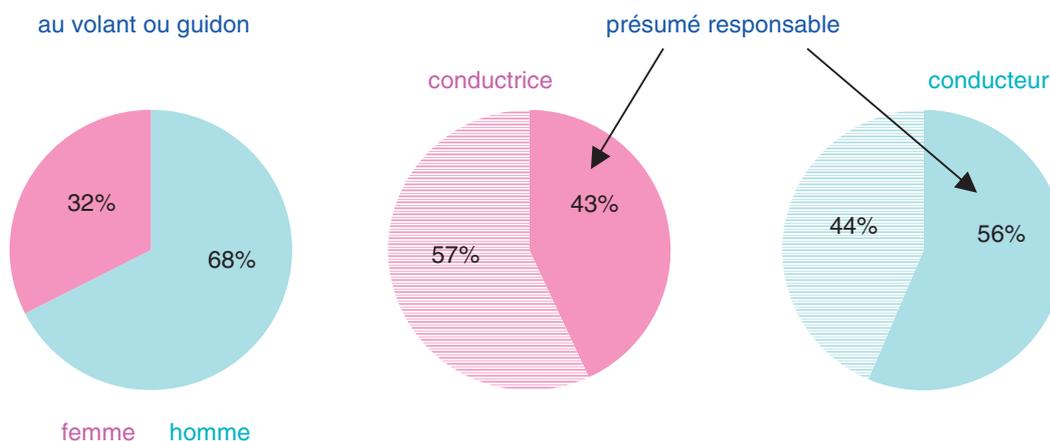
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Selon l'ancienneté du permis de conduire



Le nombre de victimes dans les accidents dont au moins un des conducteurs a moins de 5 ans de permis est important. Il se stabilise à partir de la 12<sup>ème</sup> année.

## Selon le sexe



En Picardie pour l'année 2010, les véhicules impliqués dans un accident corporel, sont conduits à 68% par des hommes ; ils sont présumés responsables dans 57% des cas.

Les femmes qui sont conductrices dans 32% des accidents corporels, sont présumées responsables dans 43 % des accidents.

Dans 57 accidents corporels, la responsabilité de l'accident est présumée due aux piétons.

# Accidents mortels en Picardie Année 2010

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.

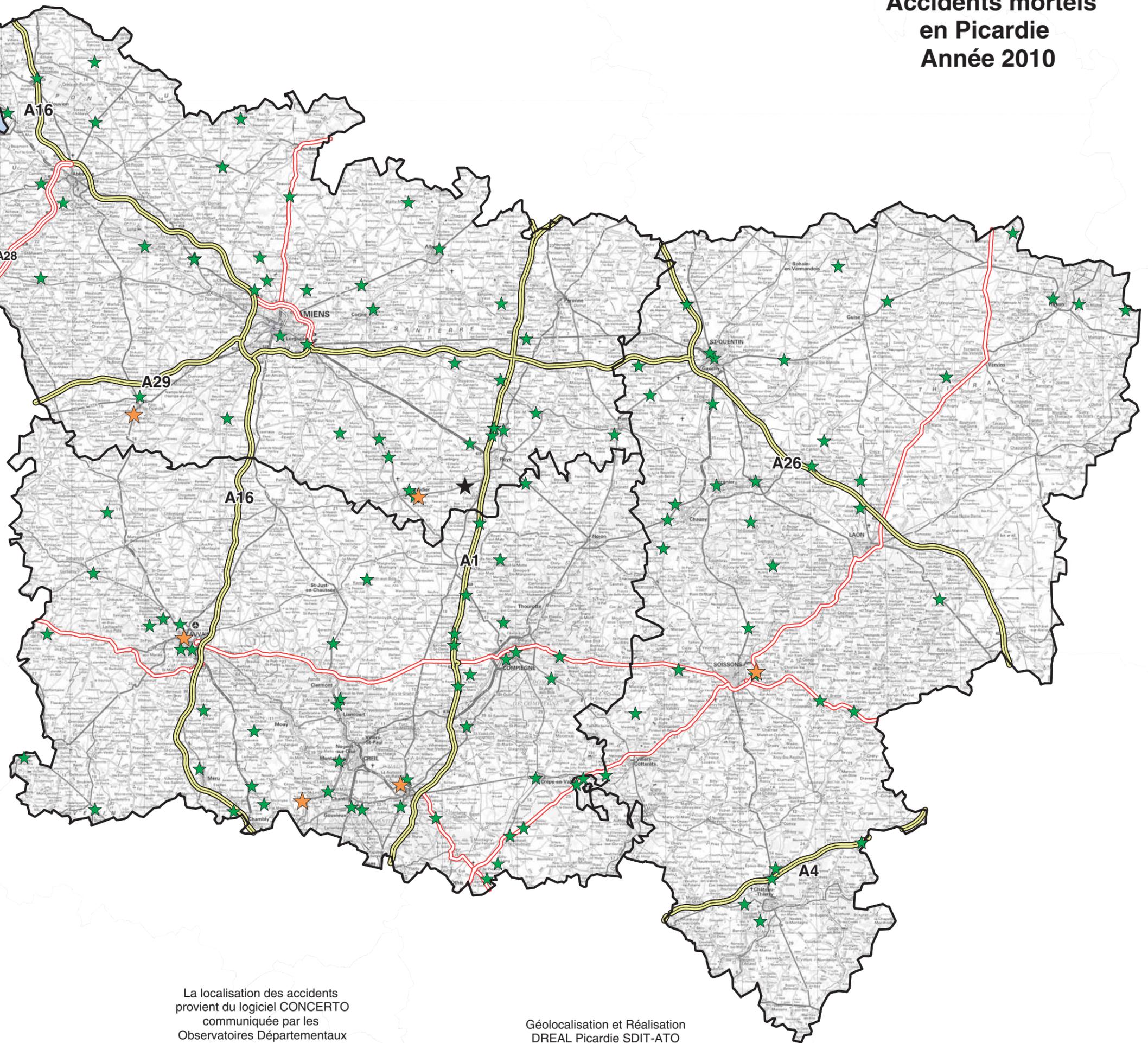
Le sud du département de l'Oise qui connaît de nombreux déplacements domicile-travail, est plus concerné que le reste de la région.

## Type de réseau

-  Autoroutier non concédé
-  Autoroutier concédé
-  National

## Accident 2010

-  Bilan : 1 tué
-  Bilan : 2 tués
-  Bilan : 4 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

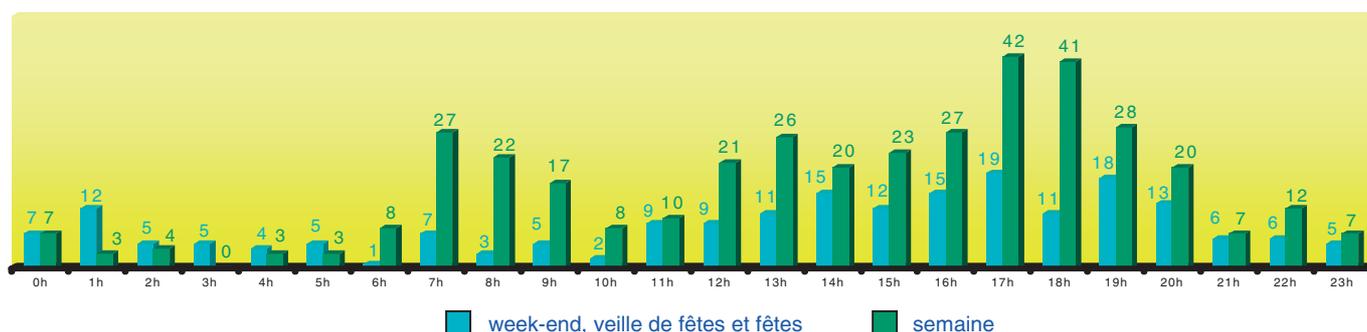
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## Les conducteurs âgés au plus de 24 ans

Les conducteurs, âgés au plus de 24 ans, sont impliqués dans 591 accidents corporels soit 41,9% des accidents corporels de Picardie. 46 accidents sont mortels.

Il faut dénombrer dans ces accidents, 836 victimes dont 47 tués et 789 blessés dont 368 blessés hospitalisés.

### accidents en fonction de l'heure



### selon la catégorie d'usagers

conducteurs âgés au plus de 24 ans	Accidents*	tués	Blessés
piéton	41	2	45
bicyclette	42	2	47
2RM <50 cm <sup>3</sup>	157	6	169
2RM >= 50 cm <sup>3</sup>	83	8	83
VL	542	26	417
poids lourd	29	1	15
tracteur agricole	3	-	1
quad	53	1	5
autres	9	1	7
ensemble	591	47	789

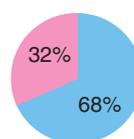
\*un même accident peut être déclaré sur deux types de catégorie

### les victimes en fonction des classes d'âge

victimes* / âge	0-5	6-13	14-15	16-17	18-20	21-24
piéton	20/1	67	5	12	13	9
bicyclette	5	23/1	17	7/1	9	4
2RM <50 cm <sup>3</sup>	-	6	41/1	71/4	50/1	75
2RM >=50 cm <sup>3</sup>	-	1	3	16	23	72/5
VL	46/1	61/5	11	38/1	163/6	231/11
autres	-	3	3/1	7	9	16/1
ensemble	71/2	161/6	80/2	151/6	267/7	407/17

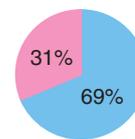
\*victimes / dont tués

### conducteurs



femme  
homme

### victimes



Dans ces accidents, 77 sont concernés par un dépassement du taux légal d'alcoolémie pour au moins un des conducteurs âgés au plus de 24 ans ; on dénombre 13 tués et 98 blessés dont 57 hospitalisés. La fatigue ou un malaise est à prendre en compte dans 14 cas pour au moins un des conducteurs occasionnant 14 blessés dont 10 hospitalisés. L'attention perturbée est à l'origine de 40 accidents occasionnant 2 tués et 23 blessés dont 10 hospitalisés.

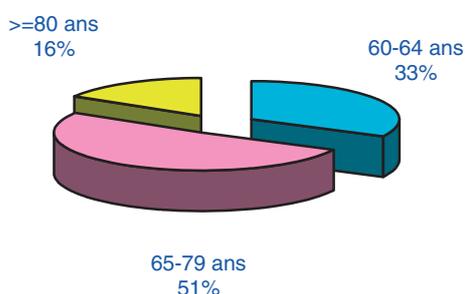
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## La population des seniors

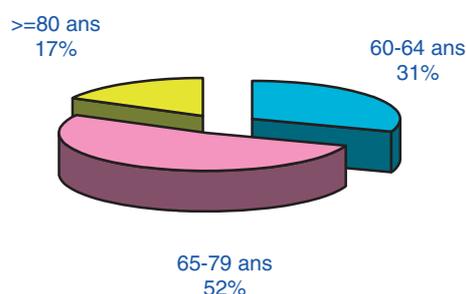
Les seniors, âgés de 60 ans et plus, conducteurs ou piétons, sont répertoriés dans 244 accidents corporels de la circulation dont 26 accidents mortels

Ces accidents sont à l'origine de 44 tués (dont 3 piétons et 12 passagers) et 581 blessés dont 314 hospitalisés. Dans cette catégorie, ils représentent 29 tués, 351 blessés dont 189 hospitalisés.

accidents par classe d'âges du conducteur



victimes impliquées par classe d'âges

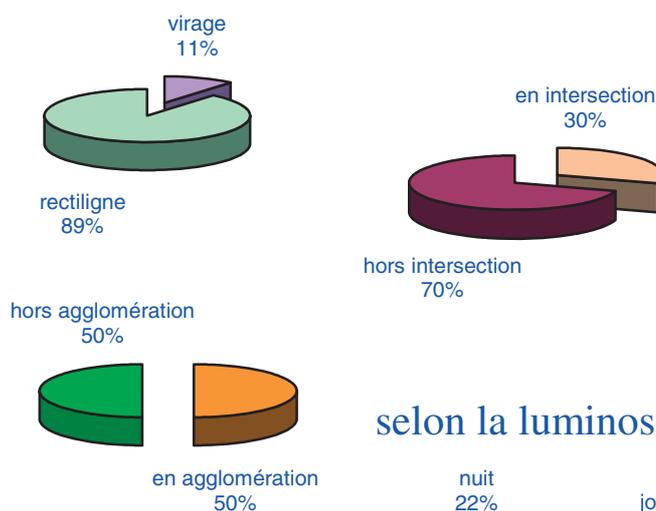


### selon la catégorie d'usagers

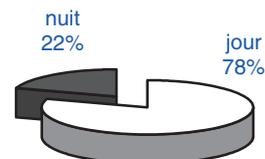
accidents	total	seniors	% seniors
piéton	212	34	16,0
bicyclette	73	18	24,7
2RM <50 cm <sup>3</sup>	218	26	11,9
2RM >=50 cm <sup>3</sup>	196	26	13,3
VL	1 302	249	19,1
poids lourd	103	15	14,67
transport en commun	18	-	-
autres	72	13	18,1
ensemble	1 412	244	17,3

un même accident peut être déclaré sur deux types de catégorie

### selon la localisation



### selon la luminosité



Dans ces accidents, un malaise ou la fatigue est à prendre en compte dans 17 cas pour au moins un des conducteurs.

L'attention perturbée a été relevée chez 27 conducteurs et 2 piétons.

Une alcoolémie positive est décelée dans 14 accidents : 3 conducteurs sont en situation d'infraction (taux entre 0,5g et <0,8g par litre de sang) et 11 en situation de délit (taux >=0,8g par litre de sang). Dans ces accidents, Il faut dénombrer 4 tués dont 2 de cette classe.

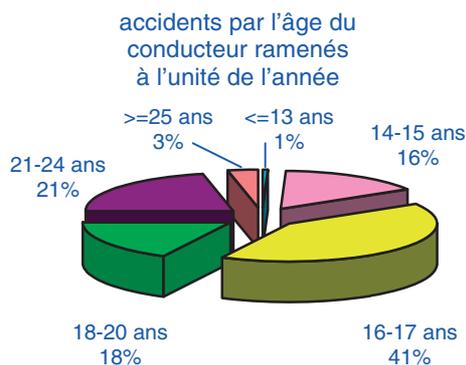
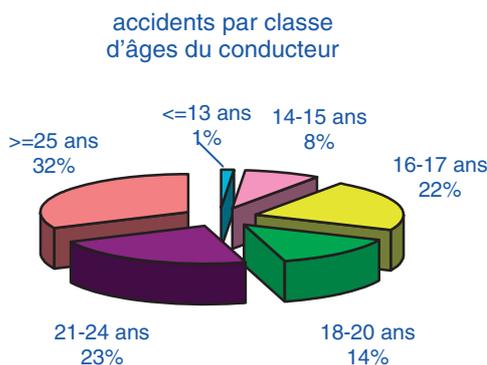
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## La catégorie des cyclomoteurs et des scooters

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 15% des accidents corporels et 10% des tués en Picardie.

Pour la catégorie des cyclomoteurs, sur les 218 accidents corporels dont 14 mortels, il faut dénombrer 14 tués dont 5 dans un accident seul, et 220 blessés dont 116 hospitalisés. Ils ont provoqué 14 tués et 242 blessés dont 122 hospitalisés.

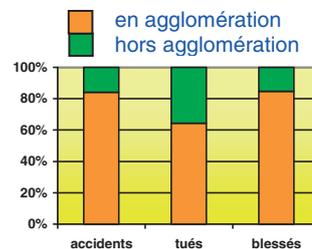
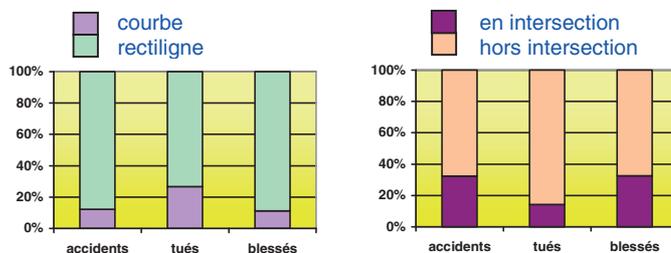


### les principaux modes impliqués

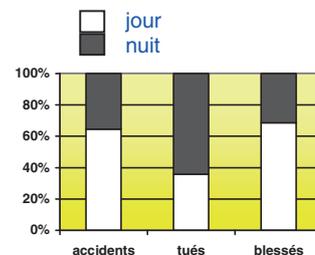
catégories	accidents*	tués**	blessés**
piéton	11	-	17 / 13
bicyclette	2	-	3 / 2
cyclo/scooter	218	14 / 14	242/220
moto/scooter	2	-	4 / 2
VL	167	8 / -	180 / 5
poids lourd	1	-	2 / -
autres	6	1 / -	5 / -
cyclo/scooter seul	28	5 / -	26

\*un même accident peut être déclaré sur deux types de catégorie  
 \*\* total des accidents / dont la catégorie en ligne

### selon la localisation



### selon la luminosité



Dans ces accidents, le casque n'est pas porté 15 fois, sa présence n'a pas pu être déterminée 4 fois. Une alcoolémie positive est décelée dans 33 accidents, 6 conducteurs sont en situation d'infraction (taux entre 0,5g et <0,8g par litre de sang) et 27 en situation de délit (taux >=0,8g par litre de sang) ; 58 fois le taux n'est pas connu dans les dépistages réalisés. 81% des accidents se déroulent sur une chaussée normale, 15% sur une chaussée mouillée et 2% sur une chaussée glissante.

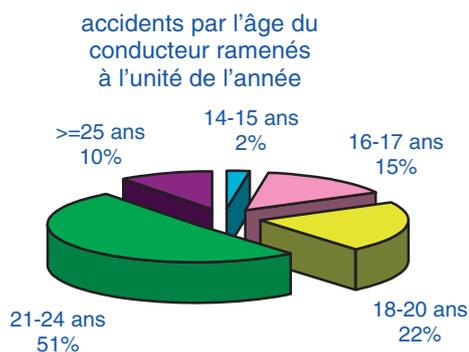
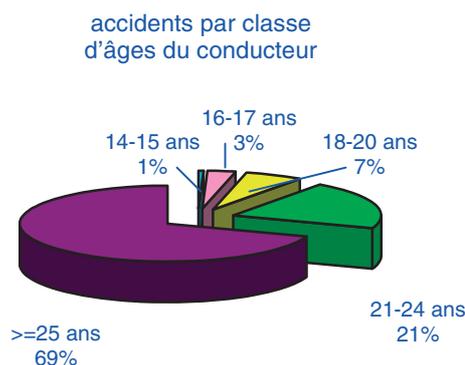
# Analyse détaillée de l'accidentologie

## La catégorie des deux roues motorisés

hors engins < à 50 cm<sup>3</sup>

Les deux roues motorisés sont impliqués dans 196 accidents corporels dont 23 mortels, faisant 24 tués et 218 blessés dont 129 hospitalisés. Il faut dénombrer 23 tués et 198 blessés dont 124 hospitalisés de cette catégorie.

Cette catégorie de véhicules représente 14% des accidents corporels et 16% des tués en Picardie (17% en France).



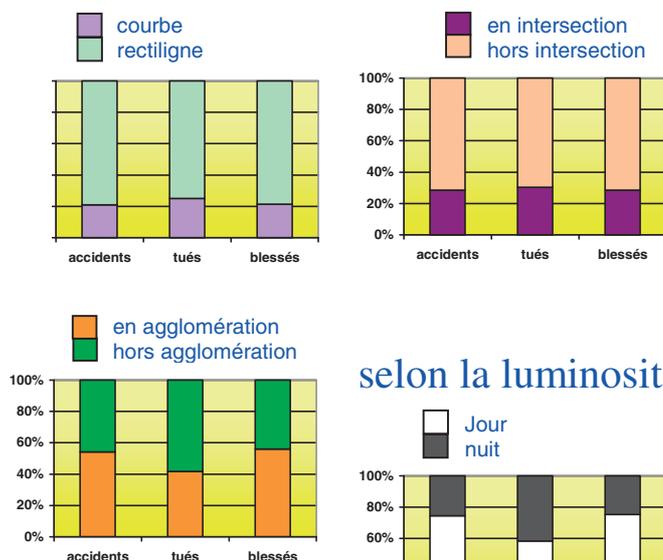
### les principaux modes impliqués

catégories	accidents*	tués**	blessés**
piéton	5	2/1	9/4
bicyclette	1	-	2/1
2RM <50cm <sup>3</sup>	2	-	4/2
2RM >=50cm <sup>3</sup>	196	24/23	218/198
VL	135	18/-	146/13
poids lourds	2	-	2/-
autres	1	-	1/-
2RM >=50cm <sup>3</sup> seuls	48	6	51

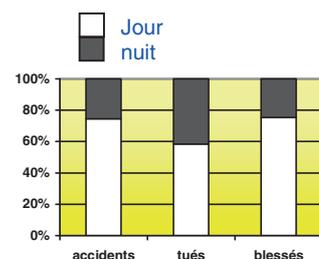
\*un même accident peut être déclaré sur deux types de catégorie

\*\* total des l'accidents / dont la catégorie en ligne<sup>3</sup>

### selon la localisation



### selon la luminosité



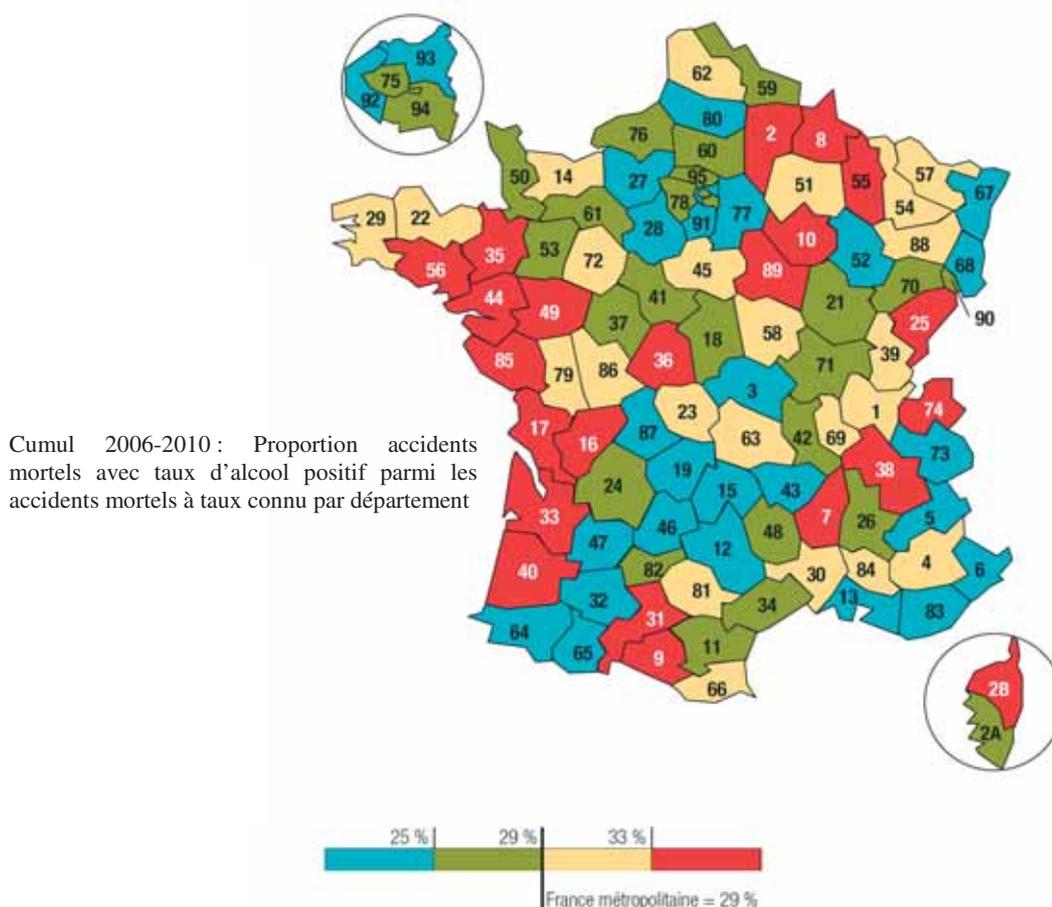
Dans ces accidents, le casque n'est pas porté 9 fois, sa présence n'a pas pu être déterminée 2 fois.  
 Une alcoolémie positive est décelée dans 15 accidents avec un taux délictuel (taux >=0,8g par litre de sang) ayant occasionné 4 tués et 16 blessés dont 4 tués et 10 blessés des alcoolisés.  
 88% des accidents se déroulent sur une chaussée sèche, 9% sur une chaussée mouillée et 3% dans un autre état.

# Fléau des routes : l'alcool

## Plus de 23 personnes meurent sur la route chaque semaine en France dans des accidents concernés par l'alcool\*

L'alcool, avec la vitesse excessive, est responsable d'un accident mortel sur deux. Même si les dangers de la conduite sous l'emprise de l'alcool sont connus, de trop nombreux conducteurs provoquent encore des drames en conduisant après avoir consommé beaucoup trop d'alcool.

Ce sont les hommes et les jeunes qui sont les plus concernés. Une personne sous l'emprise de l'alcool, à l'effet désinhibant bien connu, multiplie les comportements à risque (excès de vitesse, non-port de la ceinture de sécurité ou du casque, ...) et perd souvent la faculté de discerner qu'elle n'est plus en état de conduire.



L'alcool est la première infraction mortelle sur les routes de France.

En 2010, 1 282 personnes ont été tuées (30,8%) dans un accident où un des conducteurs présentait un taux d'alcool supérieur au taux légal\*. Les blessés représentent 24%.

Les conducteurs masculins sont très fortement sur-représentés dans les accidents avec un taux d'alcool positif. Ils représentent 90,2% des conducteurs dans les accidents corporels avec un taux supérieur au taux légal\* et 92% dans les accidents mortels.

Les jeunes de 18 à 24 ans sont les plus gravement touchés dans les accidents avec un taux d'alcool positif. Ces derniers ont occasionné 39,8% des personnes tuées et 20,7% des blessés hospitalisés pour cette classe d'âge. Les plus de 65 ans sont les moins touchés dans les accidents graves avec alcool.

\*En France, le taux légal d'alcoolémie par litre de sang est inférieur à 0,5g (0,2g pour le conducteur de véhicule de transport en commun). A partir de 0,5g, le conducteur est en situation d'infraction et en situation de délit à partir de 0,8g.

# Fléau des routes : l'alcool

## En Picardie

Dans 12,3% des accidents corporels soit 193 accidents (187 en 2009), le taux d'alcool dans le sang est supérieur au taux légal\*.

On dénombre 19 conducteurs en infraction et 165 en situation de délit.

Lorsque le piéton est alcoolisé, 9 fois en 2010, il se trouve en situation de délit.

Dans les 19 accidents en infraction, un seul des conducteurs est alcoolisé. Pour ces conducteurs, 2 se tuent et 9 sont blessés. Dans ces accidents, le nombre total de tués est de 7, le nombre de blessés est de 23.

Pour les 165 accidents en délit, un seul des conducteurs est alcoolisé. Pour ces conducteurs, 25 se tuent et 108 sont blessés. Dans ces accidents, le nombre total de tués est de 31, le nombre de blessés est de 225.

## Évolution de la législation

La législation concernant l'alcoolémie au volant a évolué :

Le 11 juillet 1994, création d'un décret fixant à 0,7g/l de sang ou 0,35mg/l d'air expiré, le taux maximum autorisé pour la conduite de tout véhicule ;

Le 15 septembre 1995, la lutte contre la conduite en état d'ivresse est de nouveau renforcée par l'application du décret relatif à l'abaissement de 0,7g/l de sang à 0,5g/l soit 0,25mg/l d'air expiré ;

En juin 2003, les peines encourues lors d'un accident sous l'emprise d'un état alcoolique ont été aggravées. La conduite dès 0,5g/l d'alcool dans le sang entraîne le retrait de 6 points du permis de conduire

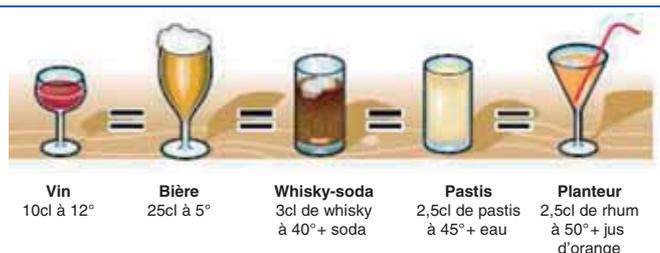
En octobre 2004, le taux maximum autorisé d'alcool est abaissé à 0,2g/l pour les conducteurs de transport en commun.

Depuis le 22 juillet 2009, la vente d'alcool dans les stations services est interdite entre 18h et 8h. Toute vente d'alcool réfrigéré destinée à une consommation immédiate est également interdite.

Au 1<sup>er</sup> janvier 2010, les autocars neufs, mis en circulation pour le transport d'enfants, sont équipés d'un dispositif d'éthylotest anti-démarrage.

Il y a environ 10g d'alcool pur dans un demi de bière, un ballon de vin, un verre de pastis, une coupe de champagne, etc.. (en dose café).

Un sujet en bonne santé élimine 0,10g à 0,15g d'alcool par heure. Aucun « remède » ne permet d'éliminer l'alcool plus rapidement.



# Bilan d'exécution du permis à points

## Évolution sur les cinq dernières années

	2010	2009/10		2009	2008	2007	2006
France	*Dossiers traités	6 261 102 + 5,83%	France	5 916 046	5 900 281	5 852 653	4 477 798
	Infractions traitées	6 275 387 + 5,86%		5 927 929	5 913 184	5 866 802	4 493 154
	Points retirés	10 139 522 + 9,34%		9 273 537	9 501 484	9 547 017	8 000 105
	**Permis solde nul	85 700 - 6,97%		92 123	98 057	88 698	68 866
	***Permis rétablis	2 341 768 - 0,19%		2 346 212	1 782 391	1 431 057	1 140 305
Picardie	Dossiers traités	167 864 + 6,85%	Picardie	157 105	147 356	141 061	118 260
	Infractions traitées	168 298 + 6,88%		157 467	147 805	141 700	118 623
	Points retirés	291 530 + 9,93%		265 501	246 415	252 736	221 611
	Permis solde nul	2 381 - 14,29%		2 778	2 747	2 766	1 825
	Permis rétablis	60 769 - 8,13%		66 147	57 783	47 635	38 896
Aisne	Dossiers traités	40 734 - 7,81%	Aisne	44 186	39 888	31 429	29 352
	Infractions traitées	40 882 - 7,72%		44 301	40 014	31 604	29 452
	Points retirés	69 745 - 8,19%		75 970	66 140	53 447	55 821
	Permis solde nul	615 - 13,14%		708	688	547	488
	Permis rétablis	15 760 - 2,40%		16 147	16 846	13 404	10 972
Oise	Dossiers traités	86 434 + 15,06%	Oise	75 123	73 879	74 409	58 641
	Infractions traitées	86 646 + 15,10%		75 277	74 071	74 736	58 829
	Points retirés	143 632 + 19,29%		120 403	119 381	132 106	106 567
	Permis solde nul	1 264 - 8,47%		1 381	1 387	1 557	846
	Permis rétablis	28 346 - 6,15%		30 204	23 157	19 463	16 135
Somme	Dossiers traités	40 696 + 7,67%	Somme	37 796	33 589	35 223	30 267
	Infractions traitées	40 770 + 7,60%		37 889	33 720	35 360	30 342
	Points retirés	78 153 + 13,06%		69 128	60 894	67 183	59 223
	Permis solde nul	502 - 27,14%		689	672	662	491
	Permis rétablis	16 663 - 15,83%		19 796	17 780	14 768	11 789

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.

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

Les infractions relevées par les forces de l'ordre en 2010 en Picardie ont progressé de plus de 6,8 % par rapport à l'année 2009. Le nombre de points retirés est en augmentation de près de 10 %.

Les départements de l'Oise et de la Somme ont la même tendance que la France. La forte augmentation des infractions traitées dans le département de l'Oise, entraîne une augmentation de presque 20% des points retirés par rapport à l'année 2009.

Seul le département de l'Aisne a des indicateurs favorables aux respects des règles de conduite.

# 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 6,3 millions en 2010, (en augmentation de 5,9% par rapport à 2009), tandis que le nombre de points retirés est passé de 3,1 millions en 2002 à 10,1 millions en 2010, (soit une diminution de 9,3% par rapport à l'année 2009).

### En Picardie

Confirmant la tendance déjà constatée, l'année 2010 est marquée par un fort taux de constatations d'excès de **vitesse** parmi les infractions ayant entraîné un retrait de points. On dénombre 107 652 infractions à 1 point, 15 137 à 2 points, 4 800 à 3 points, 901 à 4 points et 514 à 6 points soit un total de 128 004 points retirés pour les infractions à la vitesse.

Le non-respect des règles de **priorité**, arrêt au stop ou à un feu rouge après une baisse du nombre d'infractions en 2009, est en **augmentation** pour l'année 2010 et atteint le chiffre de 9 452 infractions traitées soit +31%.

La part relative des infractions liées à l'**alcoolémie** est plus importante au taux délictuel qu'au taux contraventionnel. L'ensemble représente 5 420 infractions à 6 points soit un total de 32 520 points retirés. Le taux contraventionnel (taux d'alcoolémie par litre de sang compris entre 0,5g et inférieur à 0,8g) représente 2 472 infractions soit 12% de plus que pour l'année 2009.

Le taux délictuel (taux d'alcoolémie par litre de sang à partir de 0,8g) représente 2 948 infractions soit 28% de plus que pour l'année 2009.

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 475 infractions (138 en 2009) pour un total de 2 850 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	32 105 / 34 098	845 / 864	812 / 697	117 / 44	1 631 / 1 969
Oise – 60	68 105 / 60 783	815 / 639	1 168 / 779	242 / 58	5 598 / 3 408
Somme – 80	28 794 / 27 503	812 / 694	968 / 829	116 / 36	2 223 / 1 846

Pour l'année 2010, 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 2009.

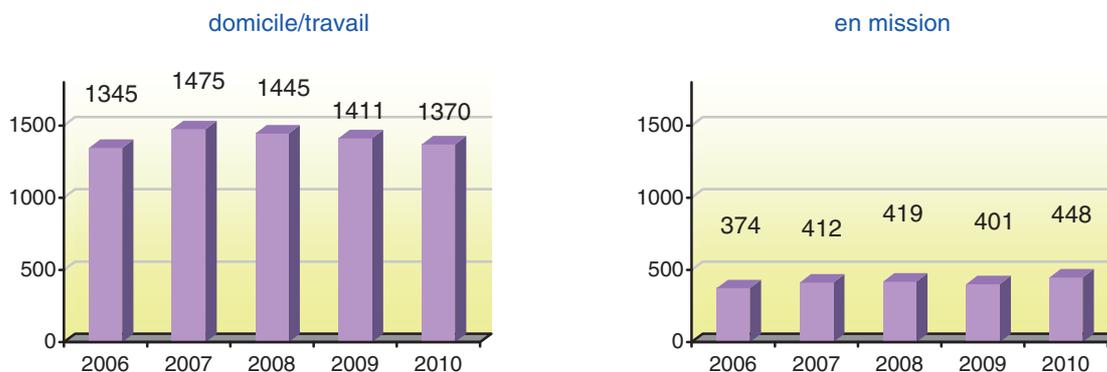
# Accidents du travail avec un véhicule

## Évolution depuis 5 ans en Picardie

	nombre	arrêt	dont IPP*	et mortel
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
2008	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
2006	ensemble	1 719	187	19
	mission	374	51	3
	domicile/travail	1 345	136	16

\*incapacité permanente partielle

## sur le trajet



L'année 2010 marque une légère augmentation des arrêts de travail « mission » par rapport à 2009 et une forte diminution des arrêts « domicile/travail ».

La baisse des accidents de trajet domicile/travail est de -2,8%. L'augmentation des accidents de mission est de +11,7%.

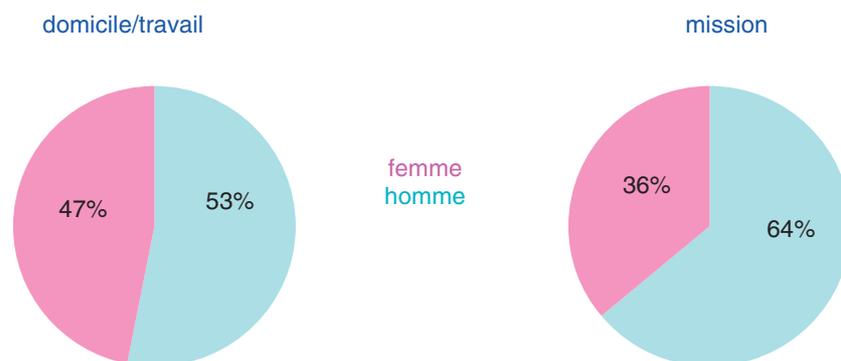
# Accidents du travail avec un véhicule

Année 2010 pour la Picardie

selon l'élément matériel

2010 / 2009	domicile/travail	en mission
piéton accroché par un véhicule	32 / 23	35 / 31
bicyclette	83 / 100	29 / 20
deux roues motorisé	394 / 435	48 / 43
voiture particulière	625 / 606	167 / 132
véhicule utilitaire jusque 3,5T	9 / 8	34 / 46
véhicule de plus de 3,5T	9 / 9	67 / 75
transport en commun sur route	7 / 6	19 / 8
véhicule agricole	3 / 13	3 / 1
véhicule sans classe	3 / 1	4 / 5
véhicule non précisé	205 / 210	42 / 40

Selon le sexe



En Picardie pour l'année 2010, il a été versé 5,545 millions d'euros en prestations (coût du sinistre) dont 2,837 en compensation de salaire pour les accidents de trajet avec un véhicule.

Le nombre de jours correspondant aux indemnités journalières versées est de 94 436 jours d'arrêt. Ce qui équivaut à une entreprise de 259 employés fermée durant 365 jours.

Le montant des incapacités permanentes partielles alloué pendant l'année 2010 est de 6,964 millions d'euros (4,553 millions d'euros 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 5 techniciens dans les unités territoriales

Leur rôle est de contrôler les centres et les contrôleurs en activités. Ils proposent également à monsieur le Préfet l'agrément 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 depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2008 sur le contrôle de 398 altérations élémentaires dont 165 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 2010 :

Les voitures particulières et les utilitaires légers atteignant 4 ans dans le courant de l'année 2010,

les voitures particulières ainsi que les utilitaires légers contrôlés en 2008 dont le délai de validité du contrôle arrivait à échéance en 2010,

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.

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 2010, on dénombre 161 centres de contrôles dont 6 auxiliaires qui ont contrôlé :

les véhicules légers

Le nombre de visites techniques périodiques est de 495 830. Ces visites imposent 91 409 contre-visites soit un total de 587 239 contrôles. Le nombre de véhicules déclaré non roulant est inférieur à 0,2%

les poids lourds

Le nombre de visites techniques périodiques est de 31 797. Ces visites imposent 2 876 contre-visites soit un total de 34 873 contrôles. Le taux de contre-visites avec interdiction de circuler est de 2,9.



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

### Le métier de contrôleur des transports terrestres



L'unité « Réglementation des transports » élabore chaque trimestre un plan régional de contrôle sur route et en entreprise qui est mis en œuvre par les douze contrôleurs des transports terrestres de la DREAL.

Le plan régional de contrôle routier s'est appuyé pour l'année 2010 sur l'étude de l'accidentologie des poids lourds en Picardie de 2005 à 2009. Réalisée par l'ORSR, une carte régionale situe les accidents impliquant au moins un poids lourd ainsi que les aires de contrôles adaptées.

Sur la route, en présence des forces de l'ordre (gendarmerie et police), parmi 1 751 véhicules contrôlés, 550 étaient en infraction et 50 véhicules ont été immobilisés.

Les contrôles sont parfois réalisés avec ceux des services des douanes.

Ces contrôles ont permis de vérifier 43 341 journées de travail augmentant le ratio des véhicules en infraction de 0,28 en 2007 à 0,32.



1 355 infractions ont été constatées dont 75 délits.

Ont été établis 195 procès verbaux et 679 amendes forfaitaires dont 261 en paiement immédiat.

Le nombre de véhicules en infraction au poids est de 27 pour 103 entités pesées. Ce type d'infraction peut être connu par la lecture du bon de livraison.

Des contrôles sont aussi réalisés au siège des entreprises.

Par classification de réglementation, les infractions constatées sont au nombre de :

- 1 122 - conditions de travail dans les transports routiers
- 135 - code de la route
- 64 - transports publics routiers
- 18 - formation initiale et continue
- 11 - transports routiers de matières dangereuses
- 1 - réglementation au travail



# Actions de la DREAL

## qui contribuent à améliorer la sécurité routière

### La mise en service du viaduc Oise-Aisne

La mise en service la Rocade Nord Est de Compiègne, entre Clairoix et Choisy-au-Bac offre au département de l'Oise le plus long viaduc de Picardie,.

Cette opération, d'un montant de 85 Millions financés par l'État à plus de 70 %, ainsi que par le Conseil Régional de Picardie, le Conseil Général de l'Oise et l'Agglomération de la Région de Compiègne, s'inscrit dans l'aménagement de la RN31 entre Rouen et Reims et permet l'achèvement du contournement par le nord de l'agglomération de Compiègne.



Cette nouvelle liaison supporte désormais les trafics de transit et d'échanges (20 000 v/j) autour de Compiègne et qui traversait les communes de Clairoix et Choisy au Bac. Elle permet d'améliorer ainsi les conditions de circulation au sein des agglomérations, redonnant au réseau local une vocation de desserte urbaine. Elle apporte pour les habitants une qualité de vie supérieure par la réduction du bruit et de la pollution en agglomération, et pour les usagers et les riverains une meilleure sécurité.



Il est à noter que la mise en service de la nouvelle route permet de supprimer le point d'engorgement du franchissement de l'Oise à l'est de Clairoix. Le pont sur l'Oise associé au passage à niveau SNCF et au carrefour à feux dans Clairoix provoquait des files d'attente importantes aux heures de pointe. Le passage à niveau était recensé comme est un des plus dangereux en région Picardie.

Parfaitement intégré dans son site, le viaduc s'élance à 14 mètres au-dessus des vallées de l'Oise et de l'Aisne, en toute transparence hydraulique dans cette zone inondable. Il franchit en outre plusieurs routes et voies ferroviaires, ainsi que le futur Canal Seine Nord Europe. Il se raccorde à ses extrémités au réseau existant par des carrefours giratoires éclairés.



Le viaduc supporte deux voies de circulation séparées par une bande médiane, la vitesse est limitée à 90 km/h. Les voies sont délimitées par une peinture spécifique visible de nuit et par temps de pluie pour avertir les usagers.

Le viaduc est également équipé d'une station d'aspersion automatique de saumure. Ce système asservi à une station de météorologie routière permet d'assurer la viabilité hivernale sur le viaduc grâce à des buses d'aspersion de saumure disposées dans les barrières de sécurité et la chaussée. Les usagers sont avertis des opérations de salage grâce à deux panneaux à message variable disposés aux entrées du viaduc.

Ces aménagements sont à même d'offrir aux usagers de bonnes conditions de circulation en sécurité.

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 €.

Ces nouveaux 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 d'une amende d'un montant de 135 €.

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.

Véhicule sur la ligne des feux



Véhicule après la ligne des feux



# L'Observatoire Régional de Sécurité Routière

Créé par circulaire du 10 juin 1987, l'observatoire régional de sécurité routière (ORSR) de Picardie se situe actuellement en DREAL.

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 :**  
2<sup>ème</sup> trimestre 2012

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

contact :

**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