

Les dossiers de la DRE

PICARDIE

n° 67 – février 2009

sécurité routière

Bilan du 1^{er} semestre 2008 en Picardie



Observatoire
Régional
de Sécurité
Routière





sommaire

sommaire, avertissement & définition	2
informations générales	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
accidentologie des départements I.A.L.	9
analyse détaillée de l'accidentologie	11

avertissement

Le 1^{er} 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 : 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.

Définitions

I.A.L. : indicateur d'accidentologie locale

catégorie administrative d'un véhicule

cyclomoteur : (cyclo) deux roues motorisés dont la puissance est inférieure ou égale à 50 cm³. Le scooter en fait partie

motocyclette : (moto) deux roues motorisés dont la puissance est supérieure à 50 cm³. 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.

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 du premier semestre 2008 sont en données brutes, les années antérieures sont des chiffres corrigés par les Observatoires Départementaux de Sécurité Routière

population et superficie : INSEE



En France

Le bilan du premier semestre 2008 de la sécurité routière de la France métropolitaine s'établit ainsi : 35 930 accidents corporels, 1 989 tués à trente jours, 45 094 blessés dont 16 814 blessés hospitalisés.

Depuis 2005, c'est le meilleur semestre pour les trois indicateurs : accidents, tués et blessés sur les routes de France.

L'indice de gravité des accidents, avec 5,5 tués pour 100 accidents corporels est identique à celui de 2006 alors qu'il était de 5,4 en 2007.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants au premier semestre 2008 est de 58,5 soit une baisse de 5,7 par rapport à la même période de 2007

En Picardie

En Picardie on dénombre pour la même période, 827 accidents corporels, 96 tués à trente jours, 1 108 blessés dont 557 blessés hospitalisés.

Tous les indicateurs, accidents, tués et blessés sont à la baisse par rapport au premier semestre 2007.

L'indice de gravité augmente de 0,1 par rapport au premier semestre 2007 pour atteindre 11,6. C'est le double de celui constaté en France métropolitaine.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants au premier semestre 2008 est de 43,6 soit une baisse de 3,7 par rapport à la même période de 2007.

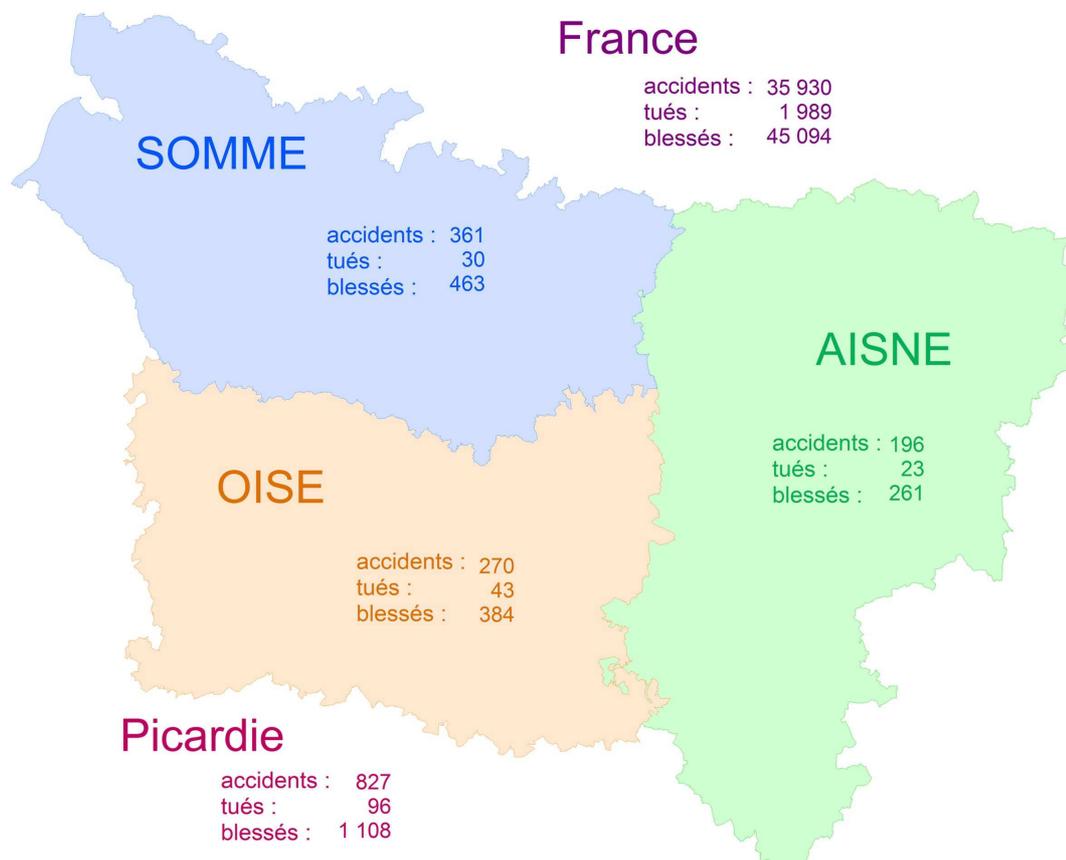
Le bilan du premier semestre 2008 des accidents corporels de la circulation routière en Picardie est disponible sur le site

www.dre.picardie.developpement-durable.gouv.fr

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

Évolution de l'accidentologie

L'accidentologie du 1^{er} semestre 2008



Évolution 1^{er} semestre 2007 – 1^{er} semestre 2008

	accidents corporels		tués		blessés		Indice de gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre 2008	évolution 2007/2008	nombre 2008	évolution 2007/2008	nombre 2008	évolution 2007/2008	
France	35 930	- 8.9 %	1 989	- 7.1 %	45 094	- 9.8 %	5.5
Picardie	827	- 7.7 %	96	- 6.8 %	1 108	- 12.1 %	11.6
Aisne	196	- 4.4 %	23	- 30.3 %	261	- 9.1 %	11.7
Oise	270	- 20.4 %	43	+ 30.3 %	384	- 26.7 %	15.9
Somme	361	+ 2.6 %	30	- 18.9 %	463	+ 2.9 %	8.3

La France et la région Picardie ont en commun une baisse de tous les indicateurs de sécurité routière dans l'évolution 1^{er} semestre 2007/1^{er} semestre 2008. L'indice de gravité de la Picardie est le double de la France.

Le département de l'Aisne, après un semestre 2007 critique, voit son nombre de tués diminué d'1/3.

Le département de l'Oise après une excellente année 2007 a connu au 1^{er} semestre 2008 une forte augmentation du nombre de tués et de ce fait de l'indice de gravité.

Seul le département de la Somme présente une baisse constante du nombre de tués depuis 2006.

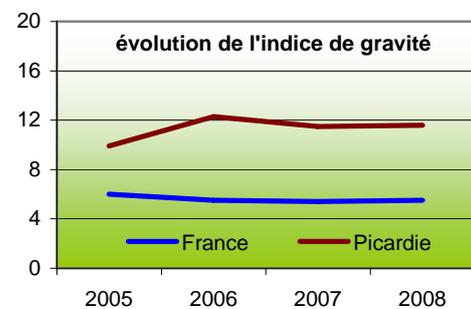
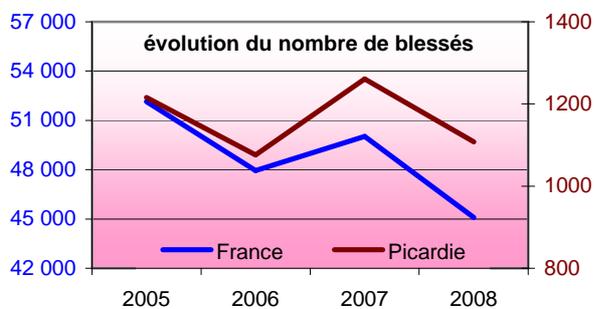
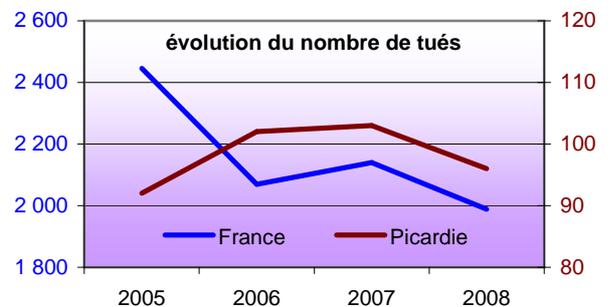
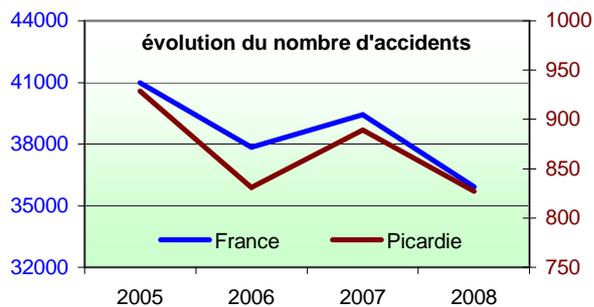


la Picardie et la France 1^{er} semestre sur 4 ans

	Picardie				France			
	accidents	tués	blessés	indice de gravité*	accidents	tués	blessés	indice de gravité*
2005	929	92	1 216	9.9	40 978	2 446	52 138	6.0
2006	831	102	1 076	12.3	37 844	2 069	47 955	5.5
2007	896	103	1 261	11.5	39 428	2 140	50 016	5.4
2008	827	96	1 108	11.6	35 930	1 989	45 094	5.5

*tués pour 100 accidents

Le nombre d'accidents en Picardie est au plus bas depuis 4 ans. Le nombre de tués, après une progression depuis 2005, est à la baisse. Le nombre de blessés est de nouveau en diminution sans retrouver son niveau de 2006.



Évolution depuis 2005 de l'accidentologie dans les trois départements picards

l'Aisne

	Aisne						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2005	219		25		272		11.4
2006	184	- 16.0 %	21	- 16.0 %	238	- 12.5 %	11.4
2007	205	+ 11.4 %	33	+ 57.1 %	287	+ 20.6 %	16.1
2008	196	- 4.4 %	23	- 30.3 %	261	- 9.1 %	11.7

*tués pour 100 accidents

Dans le département de l'Aisne, tous les indicateurs de la sécurité routière sont à la baisse. Le nombre de tués diminue d'un tiers.

Ce département a un indice de gravité qui diminue au 1^{er} semestre 2008 mais reste deux fois supérieur à celui du niveau national.

l'Oise

Dans le département de l'Oise, le nombre d'accidents et de blessés est à la baisse. Le nombre de tués augmente d'un tiers par rapport à l'année 2007.

L'indice de gravité diminue. Il est toutefois trois fois supérieur à celui du niveau national.

	Oise						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2005	354		45		472		12.7
2006	288	- 18.6 %	39	- 13.3 %	387	- 18.0 %	13.5
2007	339	+ 17.7 %	33	- 15.4 %	524	+ 35.4 %	9.7
2008	270	- 20.4 %	43	+ 30.3 %	384	- 26.7 %	15.9

*tués pour 100 accidents

la Somme

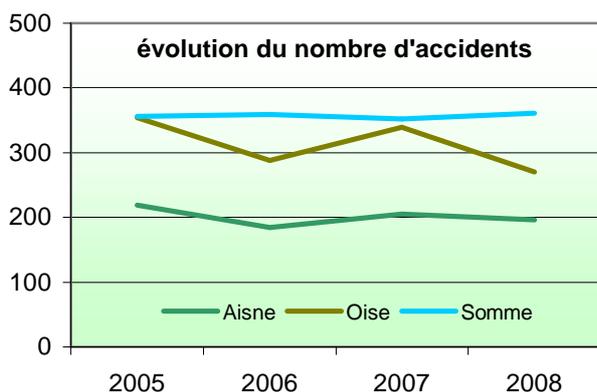
	Somme						
	accidents	évolution	tués	évolution	blessés	évolution	indice de gravité*
2005	356		22		472		6.2
2006	359	+ 0.8 %	42	+ 90.9 %	454	- 3.8 %	11.7
2007	352	- 1.9 %	37	- 11.9 %	450	- 0.9 %	10.5
2008	361	+ 2.6 %	30	- 18.9 %	463	+ 2.9 %	8.3

*tués pour 100 accidents

Dans le département de la Somme, le nombre de tués continue de baisser sans atteindre le niveau de 2005. Le nombre d'accidents et de blessés est en légère augmentation.

L'indice de gravité est en diminution par rapport à la même époque de 2007. Il reste au dessus du niveau national.

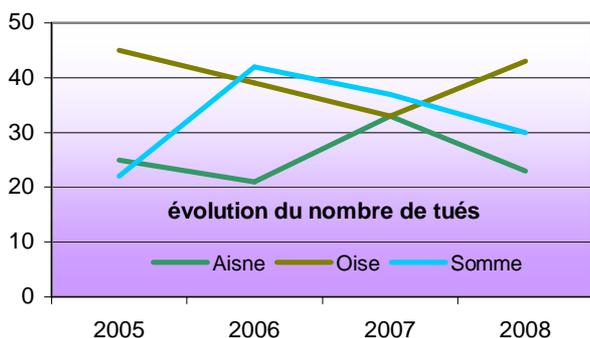




La Picardie, composée de 2 292 communes, a une superficie de 19 399 km² et une population de 1 894 355 habitants* dont 60,3% urbaine. La densité est de 98hab/km².

Le taux de tués par million d'habitants est de 50,7.

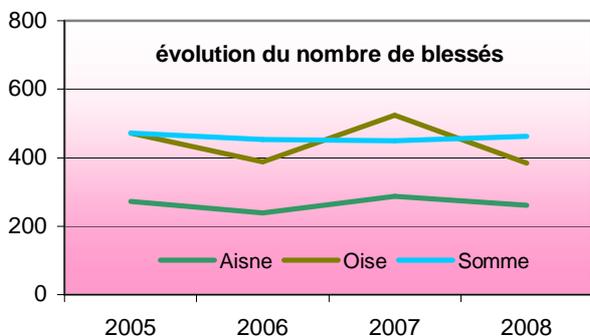
Le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 43,7.



Le département de l'Aisne, composé de 816 communes, a une superficie de 7 369 km² et une population de 537 061 habitants* dont 56,2% urbaine. La densité est de 73hab/km².

Le taux de tués par million d'habitants est de 42,8.

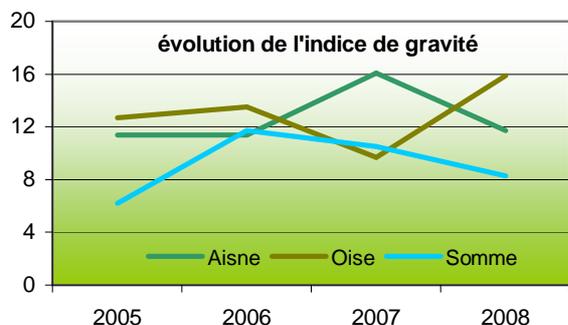
Le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 36,5.



Le département de l'Oise, composé de 693 communes, a une superficie de 5 860 km² et une population de 792 975 habitants* dont 65,1% urbaine. La densité est de 135hab/km².

Le taux de tués par million d'habitants est de 54,2.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 34,0.



Le département de la Somme, composé de 783 communes, a une superficie de 6 170 km² et une population de 564 319 habitants* dont 57,4% urbaine. La densité est de 91hab/km².

Le taux de tués par million d'habitants est de 53,2.

Le taux d'accidents pour 100 000 habitants est de 64,0.

* population légale : INSEE 1^{er} janvier 2006

Répartition des accidents et des victimes

Picardie

par catégorie de voies

	accidents	tués	blessés
autoroutes	50	11	81
RN	49	10	74
RD	401	66	534
VC	406	9	413
autres	17	1	21

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

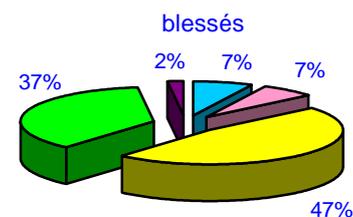
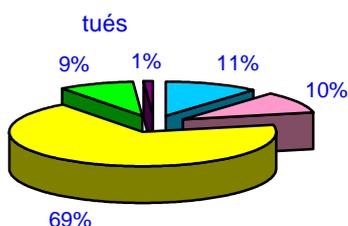
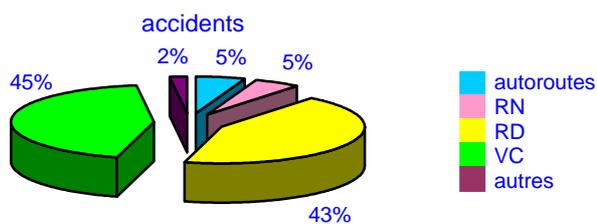
Indice de gravité*

autoroutes	22.0
routes nationales	20.4
routes départementales	16.5
routes communales	2.2
autres	5.9

*tués pour 100 accidents

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

Sur le réseau autoroutier et national, la fréquence d'accidents entre un poids lourd et un autre véhicule contribue à maintenir un taux de gravité élevé.



Répartition des accidents et des victimes

selon l'environnement

localisation	accidents	tués	blessés
hors agglomération	369	79	543
agglomération <=5000 hts	161	9	202
agglomération >5000 hts sauf :	43	1	59
Amiens (136 105 h)	155	3	189
Creil, Nogent, Montataire, Villers-Saint-Paul (70 817 h)	15	0	18
Saint Quentin (56 792 h)	36	1	42
Beauvais (55 481 h)	18	0	21
Compiègne (42 036 h)	14	0	17
Soissons (28 442 h)	5	0	5
Laon (26 522 h)	5	3	6
Abbeville (24 052 h)	6	0	6

L'agglomération d'Amiens représente à elle seule 52,2% des accidents corporels pour les communes supérieures à 5 000 habitants et 18,7% de l'ensemble de la Picardie. 82,3% des tués le sont en rase campagne et 9,4% dans les communes de moins de 5 000 habitants.

L'accidentologie des départements

Depuis 2001, l'Observatoire national publie un palmarès des départements déterminé à partir d'un indicateur d'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes. Depuis 2005, un I.A.L. annuel est également calculé. Cet indicateur qui prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs permet d'apprécier, par rapport à la référence constituée par les données de la métropole (=1), le risque d'être tué en fonction des parcours.

Entre les départements les mieux classés et les départements les moins bien classés, il y a un rapport d'un à plus de trois, c'est-à-dire pour un nombre équivalent de kilomètres parcourus il y a trois fois plus de risque d'être tués dans les départements les moins bien classés que dans les départements les mieux classés.

	I.A.L. 2003-2007				I.A.L. 2007
	autoroutes	rase campagne	urbain	global	global
meilleurs départements : Côte d'or et Essonne					0,47
Aisne	0,99	1,26	1,05	1,22	1,46
Oise	1,39	1,39	0,81	1,30	1,19
Somme	1,37	1,38	0,94	1,33	1,54
moins bon : Corse du Sud					2,20
Picardie	1,30	1,34	0,91	1,29	1,39

Pour l'I.A.L. global de 2003 à 2007, le département de l'Aisne se classe à la 61^{ème} place, le département de l'Oise à la 75^{ème} place et le département de la Somme à la 80^{ème} place sur les 96 départements.

La Picardie se situe à la 21^{ème} place des 22 régions devant la Corse.

En 2007, le département de l'Oise se classe à la 60^{ème} place, le département de l'Aisne à la 75^{ème} place et le département de la Somme à la 79^{ème} place sur les 96 départements.

La Picardie se situe à la 19^{ème} place des 22 régions avec l'Auvergne.



Répartition des accidents et des victimes

selon les modalités de circulation

Manœuvre principale avant accident

	accidents	indice de gravité*	tués	blessés
sans changement de direction	620	11.5	71	826
même sens même file	53	15.1	8	81
à contresens	13	15.4	2	23
marche arrière	8	-	0	9
entre 2 files	1	-	0	2
franchissement TPC	3	33.3	1	6
en s'insérant	22	4.6	1	24
demi-tour sur chaussée	5	40	2	6
changeant de file à gauche	8	-	0	12
changeant de file à droite	5	-	0	10
déporté à gauche	86	26.7	23	163
déporté à droite	12	33.3	4	9
tournant à gauche	125	7.2	9	162
tournant à droite	27	7.4	2	33
dépassant à gauche	52	15.4	8	63
dépassant à droite	2	-	0	2
traversant la chaussée	34	8.8	3	57
manœuvre de stationnement	6	-	0	9
manœuvre d'évitement	14	14.3	2	33
ouverture de porte	1	-	0	1
arrêté (hors stationnement)	25	4	1	38
en stationnement avec occupants	2	-	0	4
obstacle fixe	194	18.0	35	250
virage	169	11.8	20	245

Sur 827 accidents, près 1/4 l'ont été contre un obstacle fixe représentant la moitié des tués.

Les manœuvres sur la gauche sont à l'origine de 271 accidents et 40 tués.

Les accidents en virages représentent quant à eux près de 20% du total des accidents corporels et 20% des tués.

État de la chaussée

	accidents	indice de gravité*	tués	blessés
normal	601	11.8	71	798
mouillé	185	10.8	20	252
glissant	19	15.8	3	29
autre	10	-	0	14

Luminosité

	accidents	indice de gravité*	tués	blessés
plein jour	557	9.7	54	737
crépuscule ou aube	49	18.4	9	72
nuit sans éclairage	129	19.4	25	179
nuit avec éclairage public	92	8.7	8	120

1/4 des accidents mortels se produisent dans la nuit sur chaussée sèche.

*tués pour 100 accidents

Le BAAC n'est pas toujours complètement renseigné par les forces de l'ordre, certains accidents n'apparaissent pas dans des points de l'analyse.



Analyse détaillée de l'accidentologie

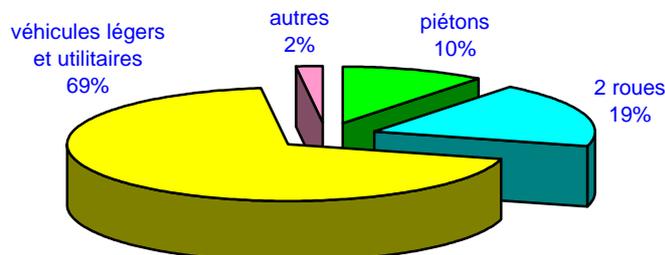
Les victimes de la route

Par mode de déplacements

	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés	total victimes	nombre d'accidents
piétons	10	56	68	134	120
bicyclettes	1	19	25	45	45
cyclomoteurs	5	46	51	102	102
scooters <=50cm3	3	22	11	36	37
scooters de 51 à 125cm3		2	1	3	3
scooters >125cm3	1			1	1
Motos de 51 à 125cm3	1	21	6	28	25
Motos > 125cm3	7	45	33	85	75
total 2 roues	18	155	127	300	288
véhicules particuliers	65	311	319	695	687
véhicules utilitaires	1	26	23	50	67
total VL	66	337	342	745	754
poids lourds		3	9	12	51
voiturettes/quads	1	3	2	6	5
quads lourds >50cm3	1	2		3	4
autobus/autocars			3	3	12
tracteurs agricoles					2
engins spéciaux					3
autres		1		1	2
total divers	2	6	5	13	28
ensemble	96	557	551	1204	1241 / 827*

*1 241 = le nombre d'unités concernées dans les accidents ; 827 = le nombre d'accidents corporels ; le nombre total de véhicules impliqués dans les accidents est de 1 364.

Tués par mode de déplacement



Les usagers des véhicules légers et les véhicules utilitaires de moins de 3,5 tonnes de PTAC représentent 69% des victimes pour le premier semestre 2008. Ensuite viennent les 2 roues pour 19 % et les piétons pour 10%. Les autres classes représentent 2%.

Il n'y a pas de tué chez les occupants des poids lourds. Par contre ils sont impliqués dans 6,2% des accidents et ont occasionné 8 tués.

La classe des cyclomoteurs représente 17% des accidents et 12% des victimes dont 8 tués au 1^{er} semestre 2008. La population des jeunes de 13 à 24 ans, utilisateurs de cyclomoteurs, représente 66% des blessés dans ce moyen de déplacement. 5 tués de 14 à 27 ans le sont sur un cyclo et 3 tués de 31 à 48 ans le sont sur un scooter.

On dénombre 9 tués pour les usagers de deux roues dont la puissance est supérieure à 125 cm3.

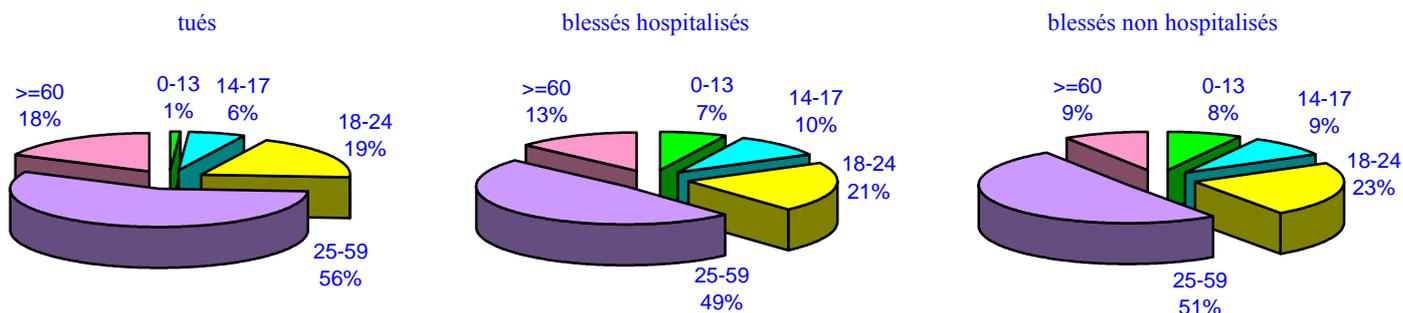
Enfin, les piétons ne sont pas présumés responsables dans les accidents dont ils sont victimes.

Analyse détaillée de l'accidentologie

Par tranches d'âges

1 ^{er} semestre 2008	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
0-13 ans	1	41	44
14-17 ans	6	55	50
18-24 ans	18	118	128
25-59 ans	54	269	279
>=60 ans	17	74	50

1 ^{er} semestre 2007	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
0-13 ans	8	37	58
14-17 ans	7	75	82
18-24 ans	25	158	151
25-59 ans	49	311	270
>=60 ans	14	80	36

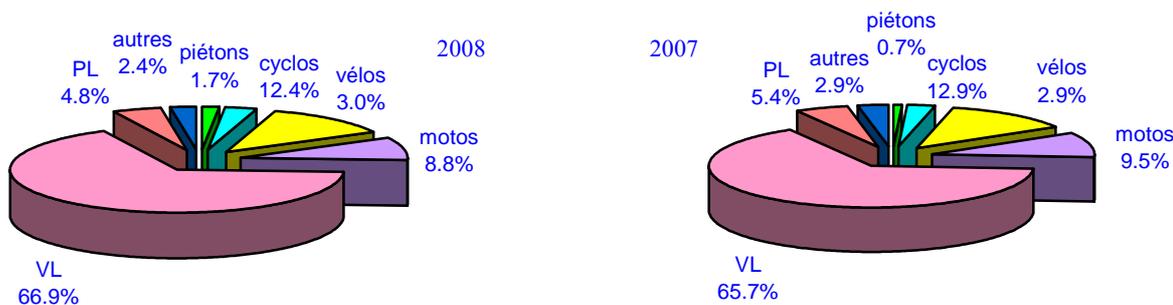


L'accidentologie des jeunes demeure une préoccupation régionale majeure et cet indicateur est particulièrement significatif dans le département de l'Oise. Au 1^{er} semestre 2008, les indicateurs d'accidentologie des classes de 0 à 24 ans sont à la baisse à l'exception des blessés hospitalisés pour la tranche d'âge 0-13 ans. Le nombre de tués pour la tranche d'âge 0-24 ans diminue de 62 % par rapport 1^{er} semestre 2007, celui des plus de 24 ans augmente de 13 %.

Par catégorie d'usagers présumés responsables

2008	accidents	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
piétons	15	0	5	11
bicyclettes	27	0	14	14
cyclomoteurs	110	7	68	47
motos	78	7	62	29
VL	594	84	464	389
poids lourds	43	6	32	27
autres	21	3	14	14

2007	accidents	tués	blessés hospitalisés	blessés non hospitalisés
piétons	8	0	2	6
bicyclettes	32	1	14	20
cyclomoteurs	145	11	88	72
motos	106	15	80	39
VL	736	91	570	503
poids lourds	60	22	44	44
autres	33	4	26	27



De 2007 à 2008, l'indice de gravité double dans la catégorie des cyclistes présumés responsables : il augmente de 3,1 à 6,4. Pour les VL et la catégorie autres, l'évolution est moins importante et il diminue de 14,0 à 9,0 pour les motos. La catégorie des PL baisse de 62% soit un indice de 14,0 au lieu de 36,7



Analyse détaillée de l'accidentologie

Selon le comportement

Au premier semestre 2008, ont été répertoriés 16 accidents corporels avec délits de fuite ayant généré 1 tué, 5 blessés hospitalisés et 4 blessés non hospitalisés.

L'ivresse apparente est présente dans 7,7% des accidents occasionnant 9 tués (9,4%) et 195 blessés.

Dans 65 accidents dont 12 mortels, au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'alcoolémie. Dans ces derniers, 5 étaient en infraction (taux d'alcoolémie entre 0,5g et < à 0,8g d'alcool par litre de sang) et 63 en délit (taux d'alcoolémie à partir de 0,8g d'alcool par litre de sang). Dans ces accidents, on dénombre 14 tués et 81 blessés.

La prise de drogue ou /et de médicament est relevé dans 6 accidents. Le nombre de tués est de 6.

Dans 32 accidents dont 6 mortels, l'un des conducteurs impliqués se trouvait dans un état de fatigue avancé ou a été victime d'un malaise. Ces accidents ont provoqué 8 tués et 48 blessés.

Enfin, le manque de vigilance de l'un des conducteurs est à l'origine de 73 accidents ayant provoqué la mort de 8 personnes et blessé 123 autres.

Utilisation des éléments de sécurité

La ceinture de sécurité n'était pas portée dans 33 accidents dont 13 mortels. Dans ces accidents, il faut dénombrer 28 blessés hospitalisés et 21 blessés non hospitalisés. Les 14 tués ne portant pas de ceinture de sécurité, le sont hors agglomération.

Pour les deux roues motorisés, chez les cyclomoteurs impliqués dans 138 accidents faisant 9 tués, le non-port du casque est constaté 11 fois. Pour les motos, le casque n'est pas utilisé 4 fois sur 103 accidents ayant fait 11 tués.

Les non-ports de la ceinture de sécurité et du casque sont en baisse notable par rapport à 2006 (-1 093 infractions)

Le défaut d'éclairage ou de signalisation a provoqué 5 accidents faisant 1 tué et 6 blessés hospitalisés. Le mauvais état des pneumatiques est à l'origine de 13 accidents avec 2 tués et 14 blessés.





Les dossiers de la DRE PICARDIE

DRE Picardie
56 rue Jules Barni
80040 Amiens Cedex 1
tél : 03-22-82-25-00
Fax : 03-22-91-73-77
Courriel : dre-picardie@
developpement-durable.gouv.fr

Directeur de la publication
Michel PIGNOL

Dépôt légal
1^{er} trim 2009
ISSN 1960-906X

CAMPAGNE NATIONALE

**Téléphoner au volant,
Multiplie par 5
Le risque d'accident.**

**Téléphoner au volant,
C'est être ailleurs que sur la route**

4^{ème} cause de mortalité sur la route, l'usage du téléphone au volant reste une pratique très répandue.

La conduite d'un véhicule est une activité à part entière qui nécessite une concentration permanente pour interpréter les nombreuses informations provenant de la route ou du véhicule.



Conception et réalisation

Observatoire Régional
de Sécurité Routière
DRE Picardie

Didier.Soyer
@developpement-
durable.gouv.fr
tél. 03-22-82-25-97

février 2009
© copyright

Contact

DRE Picardie
Mission Gestion
De la Connaissance

Christine.Brunel
@developpement-
durable.gouv.fr

