

## BILAN DÉTAILLÉ DES ACCIDENTS CORPORELS DE LA CIRCULATION ROUTIÈRE EN PICARDIE : ANNÉE 2005

SÉCURITÉ ROUTIÈRE

En Picardie, la forte tendance à la baisse des indicateurs de la sécurité routière constatée en 2003, s'est poursuivie en 2004 pour se confirmer en 2005. Avec des reculs de 10% du nombre d'accidents corporels, de 14% du nombre de tués et de 13% du nombre de blessés par rapport à 2004, le bilan régional de l'insécurité routière en 2005 se caractérise par des baisses des nombres d'accidents et de victimes significativement plus importants que celles enregistrées au niveau national.

Pour la première fois en Picardie, le nombre de tués sur les routes est passé sous le seuil symbolique de 200 et celui des accidents corporels en dessous de 2000.

*Les jeunes de 15 à 24 ans restent les premières victimes des accidents de la circulation.*

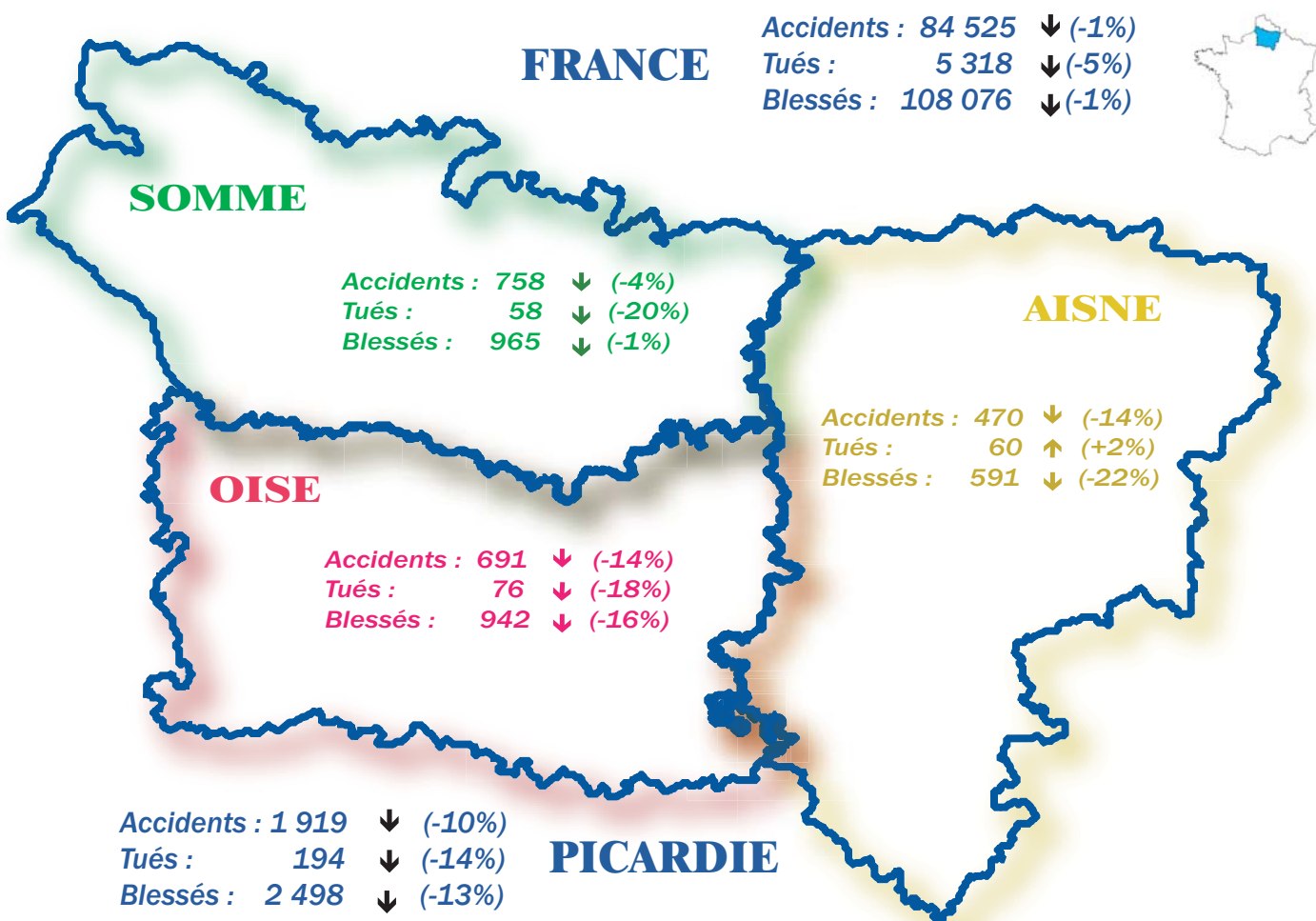
*L'accidentalité des motocyclistes est toujours une préoccupation régionale.*

*Le nombre de victimes cyclistes est en hausse.*

*Le taux de tués pour 100 accidents est nettement supérieur à la moyenne nationale.*

*Le nombre de tués dans les petites agglomérations augmente dans les départements de l'Aisne et de l'Oise.*

**MAIS**



# SOMMAIRE

Evolution de l'accidentologie	3
Analyse détaillée de l'accidentologie en 2005 - âge et mode de déplacement	5
Comportement	6
Usagers impliqués en 2005	7
Répartition des accidents et des victimes en 2005	8
Carte de trafics 2005	9
Bilan d'exécution du permis à points en Picardie	10
Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)	10
Bilan de l'accidentologie en 2005 pour le département de l'Aisne	11
Bilan de l'accidentologie en 2005 pour le département de l'Oise	11
Bilan de l'accidentologie en 2005 pour le département de la Somme	11
Actions des pouvoirs publics en 2005	14
Synthèse générale de l'année 2005	15
Qui sommes nous ?	15

## Définitions

### Accident corporel

Accident survenu sur une voie ouverte à la circulation qui implique au moins un véhicule et provoque au moins une victime.

### Tués

Victimes décédées sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident.

### Blessés hospitalisés

Victimes admises comme patients dans un hôpital plus de 24 heures.

### Blessés non hospitalisés

Victimes ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été hospitalisées plus de 24 heures.

### Mention NS

Non significatif - Indique que la comparaison porte sur des effectifs trop faibles.

### Gravité

Nombre de tués pour 100 accidents.

### Milieu urbain

L'ensemble des réseaux situés à l'intérieur d'une agglomération définie au sens du code de la route (parties de routes situées entre les panneaux de début et de fin d'agglomération) qu'elle qu'en soit la taille. Le reste du réseau, situé hors agglomération, constitue la rase campagne

## Sources des données utilisées

Les données contenues dans cette brochure proviennent du fichier informatique national constitué par le Service d'Etudes Techniques des Routes et Autoroutes (S.E.T.R.A.) d'après les informations fournies localement par les forces de police, de gendarmerie et par les compagnies de CRS.

Le fichier national "brut" a pour origine les Bulletins d'Analyses d'Accidents Corporels centralisés au niveau national et traités de manière informatique. Il est retransmis par le S.E.T.R.A. aux DDE et à la DRE dans un délai de 5 mois. Les DDE valident les données et précisent la localisation de chaque accident.

Nota : les chiffres pour la France métropolitaine sont issus des bilans édités par l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière.



## A compter du 1er janvier 2005,

afin d'harmoniser les définitions avec celles de nos principaux voisins européens, les définitions des tués et de la gravité des blessures changent.

jusqu'au 31 décembre 2004	à partir du 1er janvier 2005
<b>Tué</b> : victime décédée sur le coup ou dans les six jours qui suivent l'accident	<b>Tué</b> : victime décédée sur le coup ou dans les trente jours qui suivent l'accident
<b>Blessé grave</b> : blessé dont l'état nécessite plus de six jours d'hospitalisation	<b>Blessé hospitalisé</b> : victime admise comme patient dans un hôpital plus de 24 heures
<b>Blessé léger</b> : blessé dont l'état nécessite des soins médicaux ou jusqu'à six jours d'hospitalisation	<b>Blessé non hospitalisé</b> : victime ayant fait l'objet de soins médicaux mais n'ayant pas été hospitalisée plus de 24 heures

Pour établir des statistiques pluriannuelles, il est nécessaire :

\* d'appliquer un coefficient provisoire (1.069) au nombre de tués à six jours pour calculer l'équivalent en nombre de tués à 30 jours.

\* de procéder à des comparaisons portant uniquement sur l'ensemble des blessés

# EVOLUTION DE L'ACCIDENTOLOGIE

## Par rapport à 2004

L'évolution des indicateurs de la sécurité routière est favorable sur l'ensemble du réseau routier à l'exception des autoroutes où le nombre de tués est passé de 7 en 2004 à 15 en 2005.

Dans les agglomérations de moins de 5000 habitants, le nombre de tués a augmenté significativement, 36 en 2004 à 48 en 2005. En rase campagne et dans les autres agglomérations, les indicateurs sont à la baisse.

Les jeunes âgés de 18 à 25 ans demeurent les premières victimes de la route. Ils sont impliqués dans 45% des accidents et représentent 32% des tués et 27% des blessés. Malgré une baisse des accidents et des blessés impliquant cette tranche d'âge, le nombre de tués a progressé de 5%. Le nombre de tués chez les jeunes âgés de 14 à 17 ans passe de 9 en 2004 et 12 en 2005.

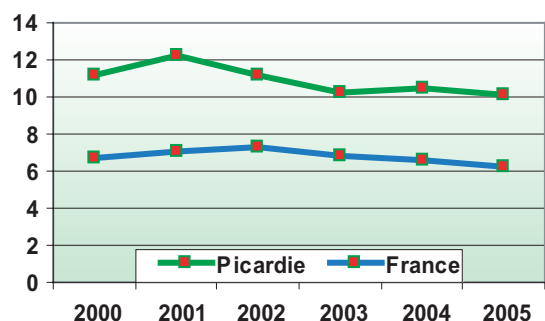
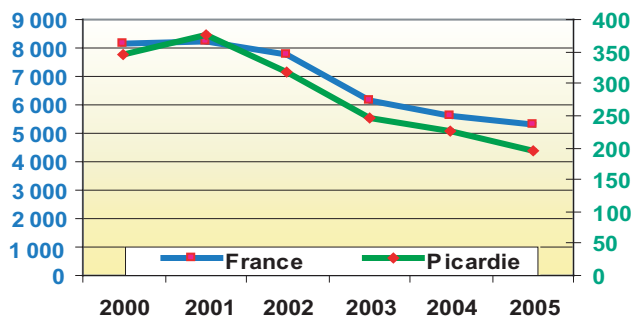
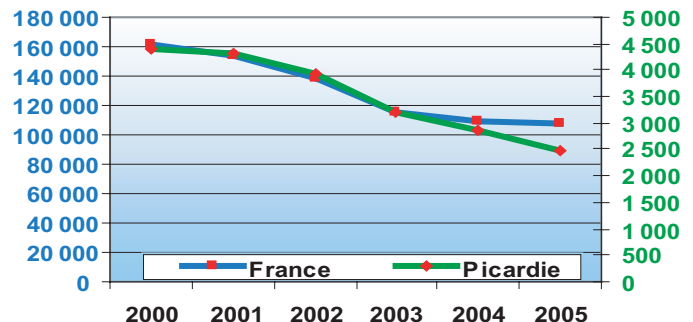
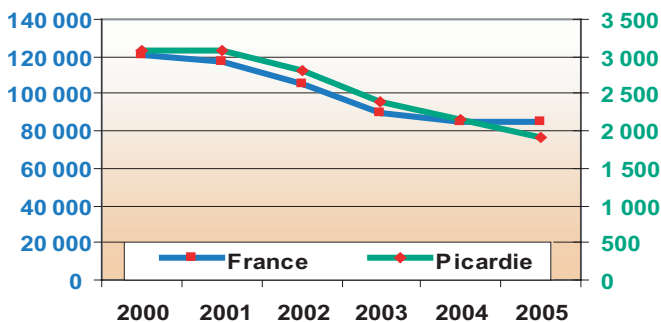
Les évolutions favorables profitent à tous les modes de déplacements hormis les bicyclettes dont le nombre d'usagers victimes d'un accident est pratiquement constant par rapport à 2004. L'implication des motocyclistes dans les accidents de circulation connaît une légère augmentation en 2005, même si le nombre de tués pour ce mode de déplacement reste équivalent à celui de 2004.

Evolution 2005/2004	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés		Gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre	Evolution	nombre	Evolution	nombre	nombre	Evolution	
France	84 525	-1%	5 318	-5%	39 811	108 076	-1%	6
Picardie	1 919	-10%	194	-14%	1 020	2 498	-13%	10
Aisne	470	-14%	60	+2%	319	591	-22%	13
Oise	691	-14%	76	-18%	415	942	-16%	11
Somme	758	-4%	58	-20%	286	965	-1%	8

## Depuis 2000 en France et en Picardie

	Picardie				France			
	Accidents	Tués 30j	Blessés	Gravité	Accidents	Tués 30j	Blessés	Gravité
2000	3 095	346	4 410	11	121 223	8 170	162 117	7
2001	3 072	377	4 305	12	116 745	8 253	153 945	7
2002	2 819	316	3 942	11	105 470	7 742	137 839	7
2003	2 391	245	3 218	10	90 220	6 126	115 929	7
2004	2 139	224	2 861	10	85 390	5 593	108 727	7
2005	1 919	194	2 498	10	84 525	5 318	108 076	6
évolution 2005/moyenne 2000-2004	-29%	-36%	-33%	-9%	-19%	-26%	-20%	-9%

En Picardie, l'évolution à la baisse des indicateurs de la sécurité routière au cours des six dernières années est plus marquée que celle enregistrée au niveau national. En revanche, la gravité des accidents (nombre de tués pour 100 accidents) ne connaît pas d'évolution notable et reste au-dessus de la moyenne nationale.



# Depuis 2000 dans les trois départements

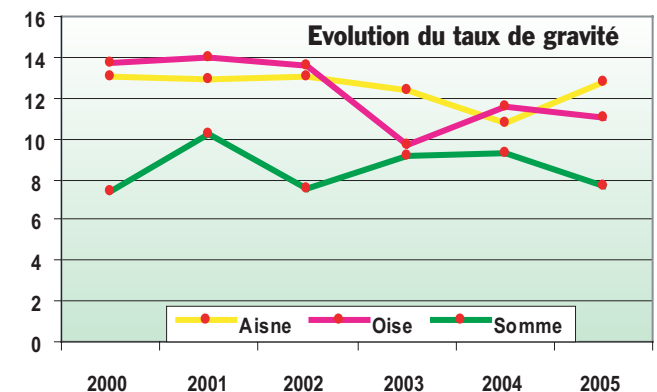
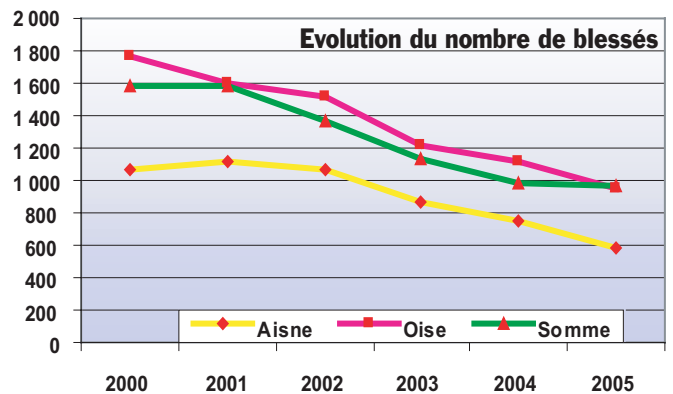
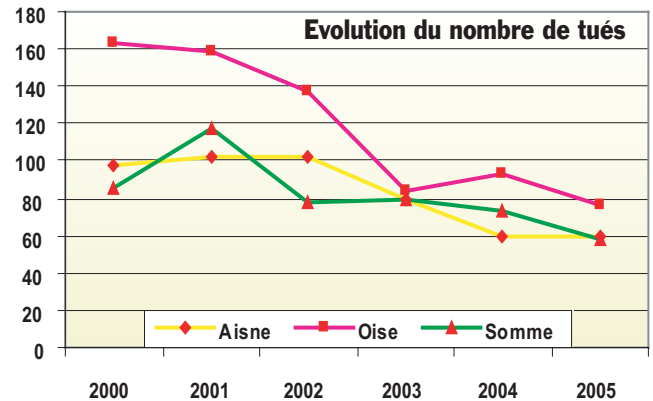
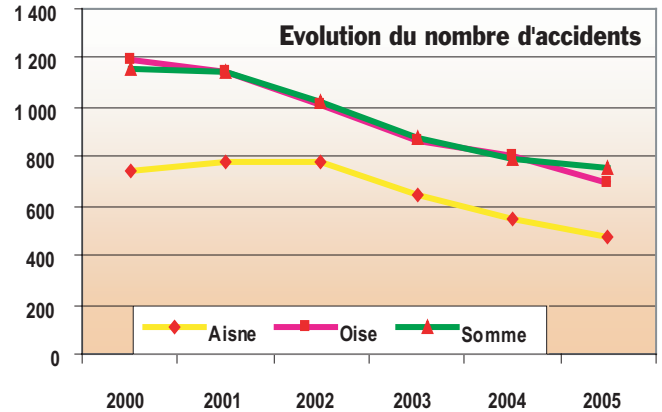
Dans les trois départements de la région, les reculs des nombres d'accidents et de blessés sont globalement homogènes.

Par contre, l'évolution du nombre de tués sur les routes au cours des six dernières années est nuancée. Le département de l'Oise se distingue par une forte amélioration amorcée dès 2002. Dans le département de la Somme, après une stabilité du nombre de tués entre 2002 et 2004, l'année 2005 est marquée par une baisse remarquable de cet indicateur. Dans l'Aisne, le nombre de tués a fortement diminué en 2003 et reste stable en 2004 et 2005.

	Aisne			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2000	748	97	1066	13
2001	785	102	1121	13
2002	779	102	1060	13
2003	650	80	863	12
2004	544	59	757	11
2005	470	60	591	13
évolution 2005/ moyenne 2000-2004	-33%	-32%	-39%	+3%

	Oise			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2000	1188	164	1759	14
2001	1143	159	1605	14
2002	1012	137	1512	14
2003	868	84	1222	10
2004	805	93	1125	12
2005	691	76	942	11
évolution 2005/ moyenne 2000-2004	-31%	-40%	-35%	-12%

	Somme			
	Accidents	Tués	Blessés	Gravité
2000	1159	86	1585	7
2001	1144	117	1579	10
2002	1028	78	1370	8
2003	873	80	1133	9
2004	790	73	979	9
2005	758	58	965	8
évolution 2005/ moyenne 2000-2004	-24%	-33%	-27%	-12%



# ANALYSE DETAILLEE DE L'ACCIDENTOLOGIE EN 2005

## âge et mode de déplacement

### Les victimes selon l'âge et le mode de déplacement

Les jeunes âgés de 14 à 24 ans demeurent une préoccupation régionale.

#### de 14 à 17 ans

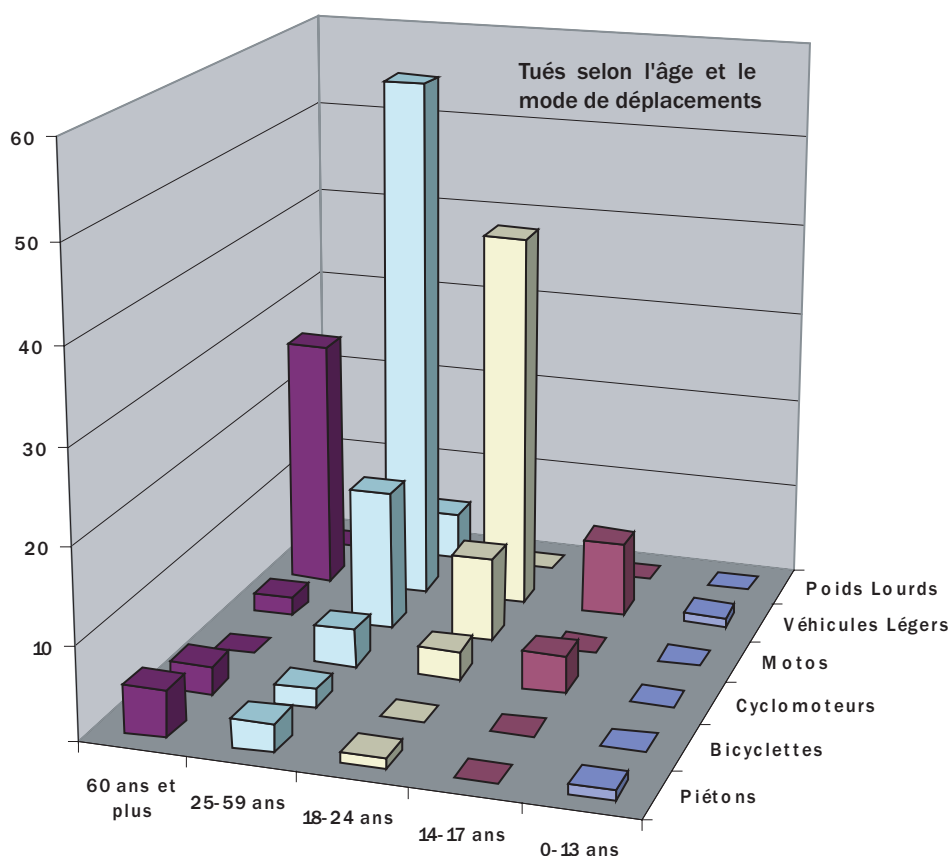
Leur implication dans les accidents corporels a chuté de 7% mais le nombre de tués passe de 9 en 2004 à 12 en 2005. 4 tués sont des usagers d'un cyclomoteur et 8 d'un véhicule léger.

#### de 18 à 24 ans

Leur implication dans les accidents est en baisse, pourtant le nombre de tués augmente de près de 2%. Cette tranche d'âge représente 28% des tués et 22% des blessés hospitalisés.

		00-13 ans	14-17ans	18-24 ans	25-59 ans	>=60 ans	Total
Piétons	Tués	1		1	3	5	10
	Blessés Hospitalisés	32	10	6	35	38	121
	Blessés Non Hospitalisés	35	11	19	30	19	114
Bicyclettes	Tués				2	3	5
	Blessés Hospitalisés	10	5	3	12	3	33
	Blessés Non Hospitalisés	8	7	10	20	6	51
Cyclomoteurs	Tués		4	3	4		11
	Blessés Hospitalisés	3	50	39	35	3	130
	Blessés Non Hospitalisés	4	60	58	29	3	154
Motos	Tués			9	15	2	26
	Blessés Hospitalisés	1	13	31	77	1	123
	Blessés Non Hospitalisés	3	14	40	90	1	148
Véhicules Légers	Tués	1	8	41	57	27	134
	Blessés Hospitalisés	19	17	136	334	66	572
	Blessés Non Hospitalisés	51	47	262	525	80	965
Poids Lourds	Tués				5		5
	Blessés Hospitalisés			3	13		16
	Blessés Non Hospitalisés			4	21		25
Total	Tués	2	12	55	86	37	192
	Blessés Hospitalisés	65	95	222	516	113	1011
	Blessés Non Hospitalisés	104	140	396	719	109	1468

Les victimes dont l'âge n'est pas renseigné ne sont pas comptabilisées



#### Selon le mode de déplacement

La baisse du nombre d'accidents et de victimes profite principalement aux cyclomotoristes, aux poids lourds et aux véhicules légers.

Evolutions des accidents, des tués et des blessés usagers des modes de déplacement suivants :

Modes de déplacement	Accidents	Tués	Blessés
Cyclomotoristes	-15.8 %	-27 %	-23 %
Poids lourds	-5.7 %	-22 %	-13 %
Véhicules légers	-11.8 %	-8 %	-16 %

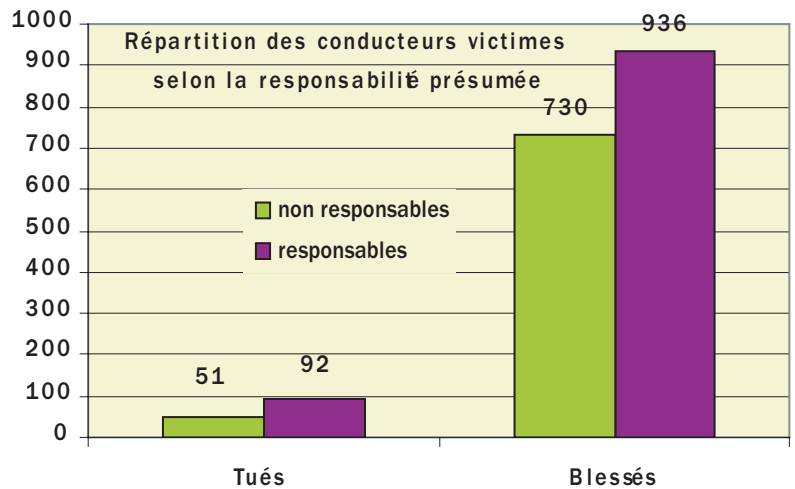
Le nombre d'accidents impliquant les cyclistes augmente de 8%, le nombre de tués passe de 4 en 2004 à 5 en 2005 et le nombre de blessés passe de 83 en 2004 à 84 en 2005.

Le nombre de blessés motocyclistes augmente de 11% alors que les nombres d'accidents et de tués sont sensiblement identiques à ceux de 2004.

## Responsabilité présumée des conducteurs victimes

En 2005, 143 tués et 1666 blessés sont des conducteurs. Parmi eux, 36% des tués et 44% des blessés ne sont pas responsables des causes de l'accident.

Conducteur victime	Victimes	
	Tués	Blessés
Non responsable	51	730
Responsable	92	936
Total	143	1666



## Taux d'alcoolémie des victimes

32 tués et 265 blessés l'ont été dans un accident où au moins un conducteur a été dépisté positif au test de l'alcoolémie. Plus de 16% des tués peuvent être imputés directement à une conduite sous l'emprise de l'alcool.



## Fatigue, malaise, inattention

Dans 96 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 9 tués et 139 blessés.

Le manque de vigilance de l'un des conducteurs est à l'origine de 200 accidents ayant provoqué 15 tués et 162 blessés.

## Non port de la ceinture de sécurité ou du casque

27 tués (conducteurs ou passagers) ne portaient pas d'équipement de sécurité.

### Non-port de la ceinture de sécurité

véhicules légers : 21 tués  
poids lourds : 2 tués



## Attachez votre ceinture

La ceinture de sécurité à l'avant comme à l'arrière,  
une règle pour tous

### Non-port du casque

cyclomotoristes : 3 tués  
motocyclistes : 1 tué



Sur un deux roues, on est plus fragile,  
le danger c'est de l'oublier

## Evolution du nombre d'accidents par type d'utilisateur impliqué

En 2005 par rapport à 2004, l'implication des usagers d'une bicyclette dans les accidents corporels de la circulation augmente de 8%. Elle est quasiment constante pour les motocyclistes et elle est en baisse pour les autres usagers de la route.

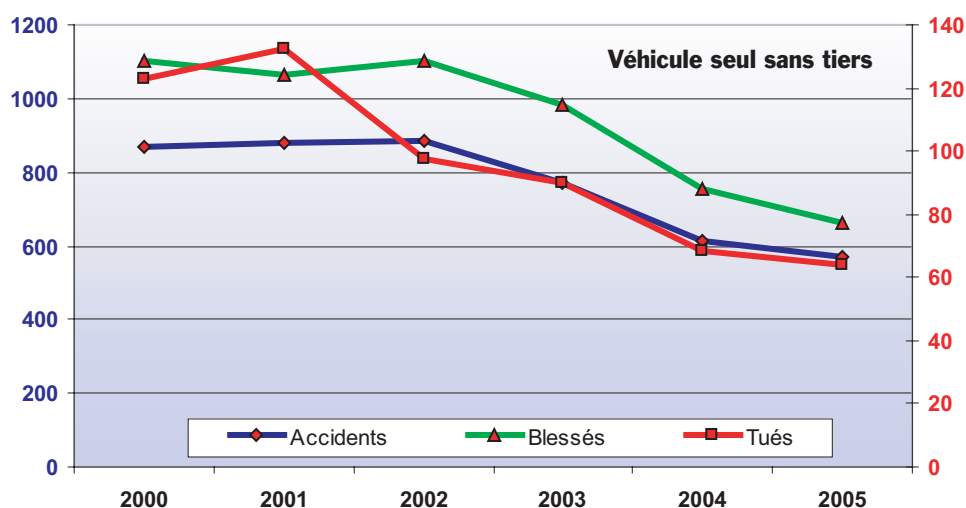
Accident impliquant au moins une/ un ...	bicyclette	cyclo	motocyclette	véhicule léger	poids lourd	transport en commun	Piétons
2000	139	523	345	3 366	313	35	426
2001	123	495	370	3 178	306	33	404
2002	93	371	303	2 540	240	28	283
2003	128	400	286	2 071	203	29	261
2004	87	366	243	1 886	159	23	253
2005	94	308	245	1 663	150	21	221
Evolution 2005/2004	+8%	-16%	+1%	-12%	-6%	-9%	-13%



## Evolution du nombre d'accidents impliquant un seul véhicule et pas de piéton

En 2005, 571 accidents n'impliquant qu'un véhicule seul (sans tiers opposable) ont provoqué le décès de 64 personnes. 665 individus ont bénéficié de soins dont 325 ont été hospitalisés. La gravité de ce type d'accidents s'est largement atténuée au cours des cinq dernières années. En 2001, l'on dénombrait 133 tués.

Années	Accidents	Tués	Blessés
2000	871	123	1102
2001	881	133	1065
2002	884	97	1103
2003	771	90	983
2004	612	68	755
2005	571	64	665

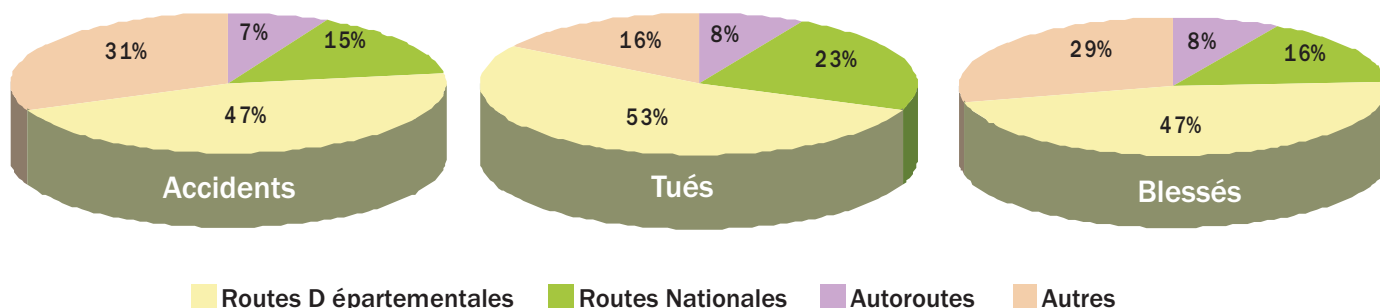


# REPARTITION DES ACCIDENTS ET DES VICTIMES EN 2005

## Par catégorie de voies

L'évolution des nombres d'accidents corporels, de tués et de blessés est nuancée selon le type de route. Elle est favorable sur les routes nationales avec des reculs de 6%, 9% et 25% et sur les routes départementales avec des baisses de 14%, 17% et 20%. En revanche sur les autoroutes, le nombre de tués a plus que doublé passant de 7 en 2004 à 15 en 2005. Cette augmentation est relevée également au niveau national (+16.7% de tués sur les autoroutes de liaison). Sur les voies communales, les nombres d'accidents et de blessés baissent identiquement de 10% mais le nombre de tués demeure constant.

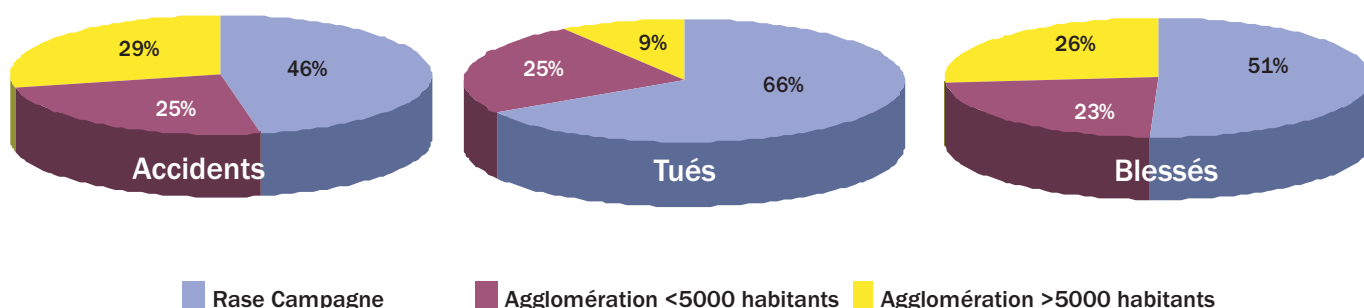
	Autoroute s	Routes Nationales	Routes Départementales	Autres (Communales et autres )
Accidents	143	294	881	601
Tués	15	45	103	31
Blessés	201	400	1181	716
Gravité	10	15	12	5



## Selon le milieu

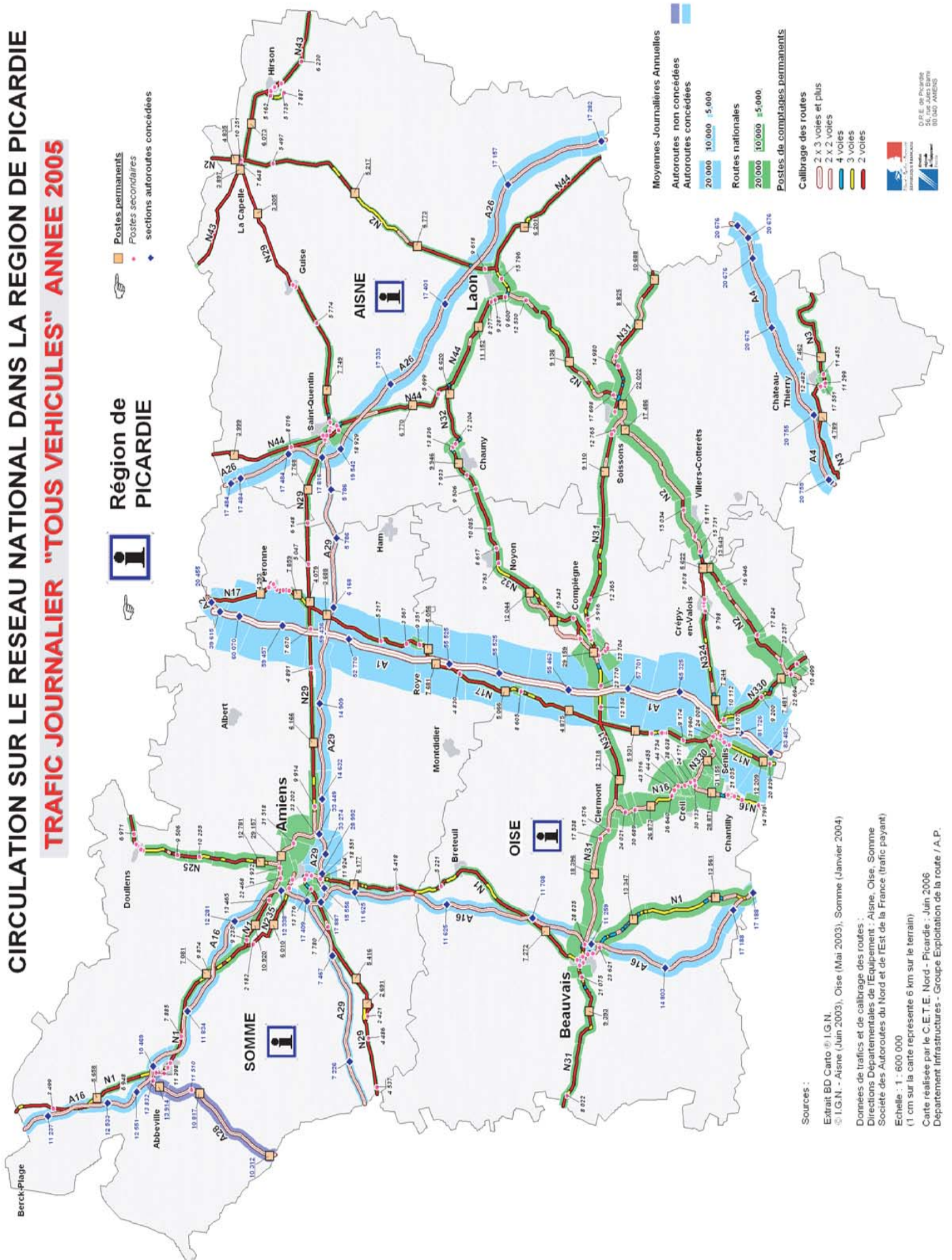
Les communes de moins de 5000 habitants représentent 98.2% des communes de la région Picardie soit 2250 communes. Dans ces agglomérations, la situation est préoccupante. Le nombre de tués augmente alors que le nombre d'accidents diminue. Les usagers de véhicules légers (30 tués) et de motocyclettes (10 tués) sont particulièrement concernés. Près de 50% des tués et 43% des blessés hospitalisés sont des jeunes âgés de 14 à 25 ans. Dans les communes de moins de 2000 habitants, 24 tués sont recensés en 2005 contre 10 en 2004.

	Rase Campagne	Agglo < 5000 hab	Agglo > 5000 hab
Accidents	901	471	547
Tués	128	48	18
Blessés	1262	575	661
Gravité	14	10	3





## CIRCULATION SUR LE RESEAU NATIONAL DANS LA REGION DE PICARDIE TRAFIC JOURNALIER "TOUS VEHICULES" ANNEE 2005





# Bilan d'exécution du permis à points en Picardie

Depuis le 1er mars 2004, le permis de conduire est doté d'un capital de 6 points pendant une période probatoire de 3 ans (réduite à 2 ans pour les conducteurs ayant suivi un apprentissage anticipé de la conduite).

Passé ce délai probatoire, si aucune infraction n'a été commise, le permis de conduire est affecté du nombre maximal de 12 points.

A compter de cette même date, le disque « A » doit être apposé à l'arrière du véhicule pendant 3 ans sauf pour les conducteurs issus de l'AAC dont la période est réduite à 2 ans.

En Picardie, 110 684 infractions ont été relevées par les forces de l'ordre (y compris radars automatiques) au cours de l'année 2005 ce qui correspond à une hausse de près de 32% par rapport à 2004.

L'évolution du nombre global de points retirés sur les permis de conduire est en hausse de 11% par rapport à 2004.

Faute de points, 1 560 permis de conduire ont été invalidés, soit 13% de plus qu'en 2004.

Le nombre de permis de conduire (27 081) rétablis à leur nombre de points d'origine est en baisse de 9% par rapport à 2004.

Les infractions relevées sont pour 66% des excès de vitesse, 12% le non respect des règles de circulation, 9% le refus de priorité, 9% le défaut de port de la ceinture ou du casque et 4% l'alcoolémie illégale.

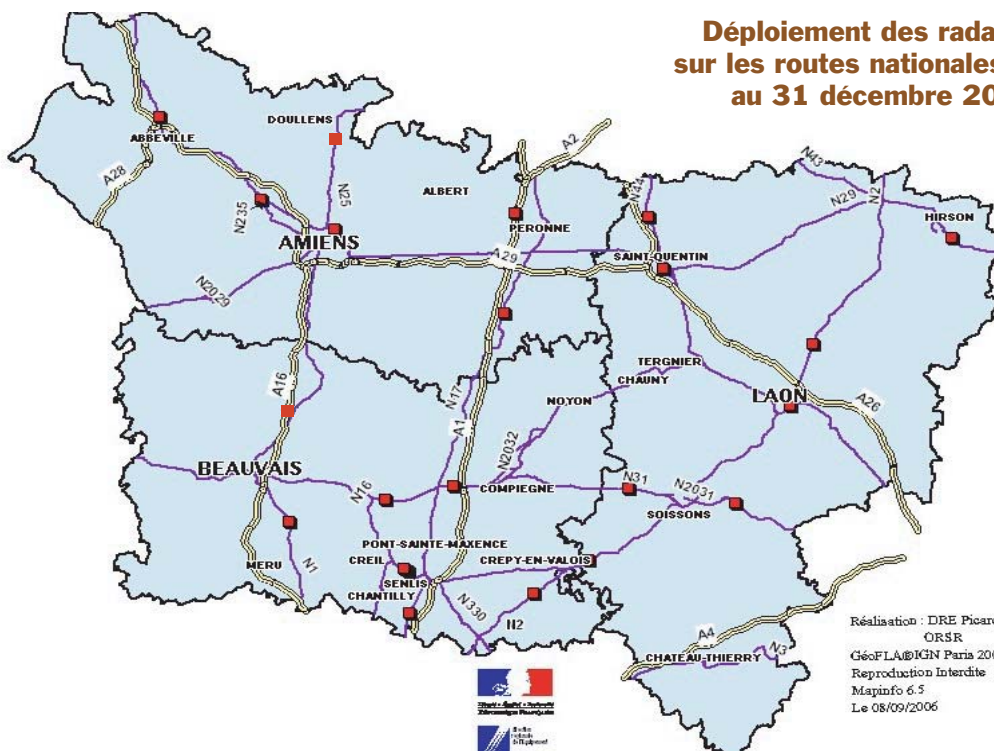


## Contrôles Sanctions Automatisés (CSA)

A fin 2005, 1000 radars automatiques dont 700 fixes, ont été déployés sur les routes de France. Le hasard du calendrier a voulu que le millième radars soit installé dans le département de l'Oise sur la route nationale 2 portant ainsi le nombre de radars fixes déployés dans la région à 30. En 2006, sur le plan national, il est prévu d'augmenter le parc de 500 radars complémentaires, 300 fixes et 200 mobiles.

D'après une étude réalisée par l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, le taux d'infraction relevé par les radars automatiques est faible : 0.3%. Seulement 50% de ces infractions sont sanctionnées, 20% des excès étant relevés sur des véhicules immatriculés à l'étranger et 30% des clichés étant inexploitable. Le deuxième enseignement tiré de cette étude est que les accidents à proximité des radars ont fortement diminué. Les dépassements des vitesses limites sont en nette diminution et ceci depuis l'annonce de la mise en place des radars automatiques en 2002. En conclusion cette étude attribue 75% de la baisse des accidents observée depuis 2002 à la baisse des vitesses pratiquées sur les routes ce qui est du essentiellement à la mise en place du système CSA.

### Déploiement des radars automatiques sur les routes nationales et les autoroutes au 31 décembre 2005 en Picardie



Réalisation : DRE Picardie - ISR  
ORSR  
Cécé.FLA@IGN Paris 2005  
Reproduction Interdite  
Mapinfo 6.5  
Le 08/09/2006



## DEPARTEMENT DE L' AISNE

En 2005 dans le département de l'Aisne, les nombres d'accidents et de victimes baissent respectivement de 14% et 22%. Le nombre de tués augmente de 2% mais reste très en dessous des données antérieures à 2004. Avec un taux de 13 tués pour 100 accidents, la gravité demeure l'une des préoccupations fortes du département.

Evolutions 2005/2004	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés		Gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre	Evolution	nombre	Evolution	nombre	nombre	Evolution	
Aisne	470	-14%	60	2%	319	591	-22%	13
Picardie	1 919	-10%	194	-14%	1 020	2 498	-13%	10
France	84 525	-1%	5 318	-5%	39 811	108 076	-1%	6

En 2005, 53 accidents mortels ont été recensés sur les routes de l'Aisne.

### AMELIORATIONS CONSTATEES

La tendance à l'amélioration profite avantagement aux jeunes âgée de 15 à 24 ans. Leur implication dans les accidents régresse de 13%, le nombre de tués de 18% et celui des blessés de 21%.

Le nombre de tués usagers d'un cyclomoteur a baissé (2 en 2005 contre 4 en 2004) comme celui des blessés (75 en 2005 contre 89 en 2004).

Selon le milieu, les baisses des nombres d'accidents, de tués et de blessés sont les suivantes

Lieu	Accidents	Tués	Blessés
Agglomérations de plus de 5000 habitants	21%	20%	23%
Rase campagne	17%	13%	28%
Routes nationales	14%	0%	17%
Voies communales et autres routes	25%	44%	31%

### A SURVEILLER

**Motocyclettes** : l'accidentologie des usagers d'une motocyclette ne s'est pas améliorée. Leur implication dans les accidents et le nombre de victimes sont identiques à ceux de l'an dernier.

**Piétons** : 6 personnes tuées en 2005 contre 4 en 2004 sont des usagers piétons.

**Agglomérations de moins de 5000 habitants (805 communes soit 98.7%)** : le nombre de tués est en augmentation, 14 en 2005 contre 5 en 2004.

**Autoroutes** : les nombres d'accidents et de blessés augmentent de 36% et 69%. 3 tués sont recensés en 2005 alors qu'aucun tué n'a été déploré en 2004.

**Routes départementales** : le bilan est mitigé. Les nombres d'accidents et de blessés baissent de 9% et 22% mais le nombre de tués progresse de 9% (de 32 à 35).

### COMPORTEMENT

**Alcool** : 79 accidents recensés dont 14 mortels ! soit 26.4% des accidents mortels. 14 personnes (23% des tués) ont trouvé la mort lors d'accidents où au moins un conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

**Equipements de sécurité** : le non-port de la ceinture ou du casque a coûté la vie à 8 individus. 5 automobilistes et 2 usagers d'un poids lourd ne portaient pas la ceinture de sécurité. 1 cyclomotoriste ne portait pas le casque.

### EXECUTION DU PERMIS A POINTS

Dans le département de l'Aisne, 32 592 infractions au code la route ont été traitées en 2005 contre 19 667 en 2004 enregistrant ainsi une augmentation de 65.7%.

Le non-respect de la vitesse autorisée, est l'infraction la plus sanctionnée (65.3%), suivi par les infractions aux règles de circulation et de priorité (20.6%), le non-port de la ceinture ou du casque (8.6%), la conduite sous l'emprise d'un taux d'alcoolémie illégale (5%) puis les autres infractions et délits du code de la route (0.5%).

En 2005, 72 254 points ont été retirés sur les permis de conduire contre 50 939 en 2004 (+41.8%). Faute de points, 521 permis de conduire ont été invalidés contre 345 en 2004 (+51.1%) et 8 392 permis de conduire ont été remis à leur nombre de points d'origine lors de leur délivrance (6 ou 12 points) contre 8 972 en 2004 (-6.5%).

**Population : 535 489 Habitants**  
**Superficie : 7 391 km<sup>2</sup>**  
**Densité : 72 Habitant/km<sup>2</sup>**

**DONNEES**  
**DEPARTEMENTALES**  
**2005**

**Autoroute : 147 km**  
**Routes Nationales : 478 km**  
**Routes Départementales : 5 400 km**





## DEPARTEMENT DE L'OISE

L'Oise est le département qui bénéficie des plus fortes régressions des accidents et des victimes. Les reculs sont de 14% pour les accidents, 18% pour les tués et 16% pour les blessés.

Evolutions 2005/2004	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés		Gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre	Evolution	nombre	Evolution	nombre	nombre	Evolution	
Oise	691	-14%	76	-18%	415	942	-16%	11
Picardie	1 919	-10%	194	-14%	1 020	2 498	-13%	10
France	84 525	-1%	5 318	-5%	39 811	108 076	-1%	6

En 2005, 64 accidents mortels ont été recensés sur les routes de l'Oise

### AMELIORATIONS CONSTATEES

Les baisses des nombres d'accidents, de tués et de blessés sont de :

Lieu	Accidents	Tués	Blessés
Agglomérations de plus de 5000 habitants	30%	38%	36%
Rase compagne	12%	25%	14%
Routes départementales	20%	33%	21%
Routes nationales	13%	23%	17%
Autoroutes	19%	44%	23%

### A SURVEILLER

**Jeunes de 15 à 24 ans** : la situation est alarmante, le nombre de tués a progressé de 38% (+10 tués).

**Cyclomoteurs** : pas d'évolution significative du nombre de tués en 2005 par rapport à 2004 (13 en 2005, 12 en 2004). Le nombre de blessés motocyclistes augmente de 15%.

**Agglomérations de moins de 5000 habitants (672 communes de moins de 5000 habitants soit 97%)** : malgré une légère baisse du nombre d'accidents, les nombres de tués et de blessés sont en hausse en 2005 comparativement à 2004 ; Ils passent respectivement de 15 à 19 et de 221 à 224.

**Réseau routier communal et réseau privé ouvert à la circulation** : le nombre de tués augmente considérablement (17 en 2005, 9 en 2004) et le nombre de blessés passe de 204 en 2004 à 211 en 2005.

### COMPORTEMENT

**Alcool** : 55 accidents recensés dont 5 mortels ! soit 7.8% des accidents mortels. 7 personnes ont trouvé la mort et 81 (40 hospitalisées) ont été blessées lors d'accidents où au moins un conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

**Equipements de sécurité** : 12 personnes tuées ne portaient pas la ceinture ou le casque lors de l'accident. 10 automobilistes ne portaient pas leur ceinture de sécurité, 1 motocycliste et 1 cyclomotoriste ne portaient pas de casque.

### EXECUTION DU PERMIS A POINTS

En 2005, dans l'Oise, 45 956 infractions au code de la route ont été traitées contre 37 799 en 2004 (soit une augmentation de 21.6%). L'excès de vitesse est l'infraction la plus sanctionnée (67.3%), suivi par le non respect des règles de circulation ou de priorité (20.2%), le non-port de la ceinture de sécurité ou du casque (9.7%), la conduite sous l'emprise d'un taux d'alcoolémie illégal (2.6%) et les autres infractions et délits du code de la route (0.2%).

Le nombre de points retirés sur les permis de conduire est en légère augmentation, 94 605 en 2005 contre 93 374 en 2004. 660 permis de conduire ont été invalidés en 2005 contre 652 en 2004 et 10 867 permis de conduire sont rétablis à leur solde initial contre 12 414 en 2004.

**Population : 766 441 Habitants**  
**Superficie : 5 846 km<sup>2</sup>**  
**Densité : 131 Habitant/km<sup>2</sup>**

**DONNEES**  
**DEPARTEMENTALES**  
**2005**

**Autoroute : 129 km**  
**Routes Nationales : 484 km**  
**Routes Départementales : 3 800 km**





## DEPARTEMENT DE SOMME

La baisse du nombre de tués est remarquable dans le département de la Somme. 15 vies ont été épargnées. Les baisses des nombres d'accidents et de blessés régressent plus modestement, 4% et 1%.

Evolutions 2005/2004	Accidents corporels		Tués		Blessés hospitalisés	Blessés		Gravité (tués pour 100 accidents)
	nombre	Evolution	nombre	Evolution	nombre	nombre	Evolution	
Somme	758	-4%	58	-20%	286	965	-1%	8
Picardie	1 919	-10%	194	-14%	1 020	2 498	-13%	10
France	84 525	-1%	5 318	-5%	39 811	108 076	-1%	6

En 2005, 52 accidents mortels ont été recensés sur les routes de la Somme.

### AMELIORATIONS CONSTATEES

**Jeunes de 15 à 24 ans :** avec 7 vies sauvées et 33 blessés évités, le département de la Somme, comparé aux départements de l'Aisne et de l'Oise, connaît les plus fortes améliorations chez les jeunes de 15 à 24 ans.

**Cyclomoteur :** 1 tué et 35 blessés de moins qu'en 2004.

**Selon le milieu :** les évolutions des nombres d'accidents, de tués et de blessés sont les suivantes :

Lieu	Accidents	Tués	Blessés
Agglomérations de moins de 5000 habitants (773 communes de moins de 5000 habitants soit 98.7%)	-8%	-6%	-7%
Rase campagne	-4%	-19%	0%
Routes départementales	-12%	-27%	-7%
Voies communales et autres voies	-3%	une vie épargnée	-5%

**Routes nationales :** le nombre de tués a fortement chuté, 6 en 2005 contre 14 en 2004.

### A SURVEILLER

**Motocyclettes :** le nombre de blessés augmente de 15%.

**Cyclistes :** le nombre de blessés a plus que doublé, 53 en 2005 contre 25 en 2004.

**Séniors :** augmentation préoccupante du nombre de victimes âgées de 65 ans et plus. Le nombre de blessés est en hausse de 39% et le nombre de tués passe de 6 à 10 en 2005.

**Réseau autoroutier :** les indicateurs sont à la hausse. Le nombre d'accidents augmente de 12%, celui des tués passe de 2 à 9 et le nombre de blessés augmente de 16%.

**Routes nationales :** les nombres d'accidents et de blessés évoluent de +14% et +19%.

### COMPORTEMENT

**Alcool :** 67 accidents recensés dont 10 mortels ! soit 19.2 % des accidents mortels. 11 personnes ont été tuées et 88 blessées (32 ont été hospitalisées) lors d'accidents où au moins un conducteur avait un taux d'alcoolémie supérieur au taux légal.

**Equipements de sécurité :** 7 tués sont recensés, 6 usagers d'une voiture ne portaient pas la ceinture de sécurité et 1 usager d'un cyclomoteur ne portait pas le casque.

### EXECUTION DU PERMIS A POINTS

En 2005, 32 136 infractions ont été traitées contre 26 600 en 2004, soit une hausse de 20.8%.

L'excès de vitesse est l'infraction la plus sanctionnée (64 %) suivi du non-respect des règles de circulation et de priorité (23.6%) puis du non port de la ceinture de sécurité ou du casque (7.9%) et enfin de la conduite sous l'emprise d'un état d'alcoolémie illégale (3.7%). Les 0.4% restant correspondent aux autres infractions et délits du code de la route.

Le nombre de points retirés sur les permis de conduire en 2005 est pratiquement identique à celui de 2004 (68 154 en 2005 contre 68 237 en 2004).

Le nombre de permis de conduire invalidés (solde de points épuisé) est de 379 en 2005 contre 380 en 2004. 7 822 permis de conduire ont été remis à leur nombre de points d'origine en 2005 contre 8 484 en 2004 soit une baisse de 7.8%.

Population : 555 551 Habitants  
Superficie : 6 175 km<sup>2</sup>  
Densité : 90 Habitant/km<sup>2</sup>

**DONNEES  
DEPARTEMENTALES  
2005**

Autoroute : 275 km  
Routes Nationales : 321 km  
Routes Départementales : 4 315 km



# ACTIONS DES POUVOIRS PUBLICS EN 2005

L'action des pouvoirs publics en faveur de la sécurité routière porte sur trois composantes : le conducteur, le véhicule et la route.

Cette action n'est possible que par une meilleure connaissance de l'accidentologie et par la mise en oeuvre d'une politique locale forte visant à associer les services de l'État, les collectivités locales et les associations oeuvrant dans la lutte contre l'insécurité routière.

Le fondement de la politique interministérielle de sécurité routière est le respect de la règle.

Cette politique s'articule autour de deux axes majeurs :

- 1) faire comprendre la règle : agir sur la formation et l'information pour faire émerger une culture sécurité routière et impliquer tous les acteurs,
- 2) faire respecter la règle : accroître les contrôles et aggraver les sanctions pour changer les comportements.

En Picardie, l'ensemble des acteurs s'est fortement impliqué tout au long de l'année et plus particulièrement pendant la semaine de la sécurité routière.

## Actions en faveur des jeunes

Les responsables d'établissements de nuit ont été sensibilisés, l'engagement de certains dirigeants a été contractualisé par la signature d'une charte départementale.

De nombreux contrôles ont été effectués par les forces de l'ordre à la sortie des établissements.

Une large publicité a été réalisée autour du permis à 1 euro par jour.

L'Education Nationale a validé la procédure d'organisation des épreuves pour le passage de l'attestation scolaire de sécurité routière.

Des actions de sensibilisation au respect de la règle ont été menées dans de nombreux établissements scolaires par les inspecteurs du permis de conduire, les forces de l'ordre et de nombreux partenaires extérieurs à l'éducation nationale.

## Les usagers des deux roues motorisées

La spécificité du risque routier des usagers de deux-roues motorisées a été largement traitée par le réseau des Mesdames et Messieurs MOTO, correspondants et interlocuteurs privilégiés de l'Etat entre les instances représentatives des motards et les associations d'usagers de deux roues à moteur.

De nombreuses actions ont été menées par ce réseau : Relais Calmos sur la RN1 à l'aérodrome d'Abbeville pendant l'enduro du Touquet, journées « fête de la moto », formations dans les lycées, participations aux actions de sensibilisation menées par divers partenaires tels que la CRAM et la ville d'Amiens, etc...

Par ailleurs, la lutte contre le débridage a été renforcée en sanctionnant la commercialisation des kits et la circulation sur un véhicule non conforme. Les forces de l'ordre ont renforcé le contrôle des cyclomoteurs.

## Les partenariats

La prise en compte du risque routier en entreprises a favorisé la signature de chartes tripartites entre le Préfet, la CRAM et l'entreprise. La démarche repose sur trois principaux leviers : l'organisation de la mobilité, la formation professionnelle et l'équipement des véhicules.

## Maison de la Sécurité Routière

Une maison de la sécurité routière a ouvert ses portes à Amiens en octobre 2005.

Ses quatre missions fondamentales sont :

- 1) assurer l'accueil des victimes et de leur famille, les écouter et les orienter,
- 2) informer les citoyens, les professionnels et les élus
- 3) mettre à disposition des ressources humaines et matérielles et conseiller pour le montage d'opérations de prévention
- 4) être le lieu d'échange privilégié entre bénévoles, associations, professionnels et institutionnels



10, place au Fil  
80000 AMIENS  
(à côté du Beffroi)  
03 22 92 97 80

## Quelques mesures juridiques intervenus en 2005

**25 février** : Obligation d'équipement d'un limiteur de vitesse par construction étendue à tous les véhicules de transport en commun de personnes d'un PTAC inférieur ou égal à 10 tonnes et aux autres véhicules d'un PTAC supérieur à 3.5 tonnes et inférieur ou égal à 12 tonnes.

**25 mars** : Obligation du conducteur d'un véhicule léger de s'assurer que les enfants transportés ont attaché leur ceinture de sécurité étendue à tous les mineurs transportés.

# SYNTHESE GENERALE DE L'ANNEE 2005

Le bilan de l'insécurité routière au niveau national est favorable pour l'année 2005. 4 975 tués (à 6 jours) est le chiffre le plus bas jamais enregistré dans notre pays. C'est la quatrième année consécutive que le bilan s'améliore, la baisse la plus exceptionnelle étant en 2003.

Le principal facteur ayant contribué à ces résultats en 2005 est la baisse de 1.9 % des vitesses moyennes pratiquées par les automobilistes et par les motocyclistes. Le développement du contrôle-sanction automatisé a multiplié par deux le nombre d'infractions "vitesse".

En zone urbaine, on observe une hausse des accidents ce qui a entraîné des augmentations du nombre de tués pour les piétons, les cyclomotoristes, les motocyclistes et les jeunes de 15 à 17 ans.

Les progrès en matière de port de la ceinture se poursuivent en ville, les taux de port en rase campagne avoisinant maintenant les 100 %.

Malgré le quasi abandon de la mesure sur les feux de croisement de jour, les automobilistes continuent à les utiliser l'hiver et sur le réseau à grande circulation.

Les régions du Nord enregistrent de meilleurs résultats que celles du Sud. Toutefois, suivant l'indicateur de l'accidentologie locale (IAL) établi sur cinq années glissantes, la Picardie se détache avec de mauvais résultats : 1.31 contre 1 pour l'ensemble de la métropole. Cet indicateur prend en compte les particularités des réseaux et des trafics respectifs. Il 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. Au niveau national sur la période 2001- 2005, 13 départements représentent un sur-risque de plus de 35 % par rapport au risque métropole et 12 départements représentent un sous-risque de plus de 20%.

Le calcul des IAL picards pour l'année 2005 donne toujours des résultats au dessus de la référence métropole, à savoir : Picardie : 1.14 - Aisne : 1.11 - Oise : 1.25 - Somme : 1.06

En matière de comparaisons internationales, la France a encore beaucoup de progrès à réaliser. Par exemple, le risque d'être tué est deux fois plus élevé pour un motocycliste français que pour un motocycliste allemand.

## QUI SOMMES NOUS ?

### Observatoire Régional de Sécurité Routière (ORSR)

Relais de l'Observatoire National Interministériel de Sécurité Routière, le réseau des Observatoires Régionaux de Sécurité Routière a été créé en 1987.

L'Observatoire Régional de Sécurité Routière est une structure de niveau régional au sein de la Direction Régionale de l'Équipement (DRE) placée sous l'autorité du préfet de région.

Véritable interface entre l'administration centrale et les acteurs locaux, son rôle est de contribuer à l'amélioration de la connaissance de l'insécurité routière au niveau local par l'analyse statistique de l'accidentologie et la réalisation d'études spécifiques liées aux enjeux des départements et de la région. Par ses publications techniques et grand public largement diffusées auprès des acteurs locaux institutionnels et associatifs, l'ORSR participe à la valorisation et à la capitalisation de la connaissance : évolution de l'accidentalité, enjeux locaux, rappel de la réglementation en vigueur, etc...

Sur le plan des infrastructures, l'ORSR participe à la programmation pluriannuelle du Plan Régional d'Aménagements de Sécurité (PRAS) et à la démarche Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes (SURE) engagée conjointement par la direction générale des routes et la direction de la sécurité et de la circulation routière. Il travaille en étroite collaboration avec les Directions Départementales de l'Équipement, services "grands travaux" et services "exploitation de la route".

Les travaux de l'ORSR sont désormais disponibles sur le site internet de la Direction Régionale de l'Équipement de Picardie - <http://www.picardie.equipement.gouv.fr>



**Population : 1 857 481 Habitants**  
**Superficie : 19 412 km<sup>2</sup>**  
**Densité : 96 Habitant/km<sup>2</sup>**

**DONNEES  
REGIONALES  
2005**

**Autoroute : 551km**  
**Routes Nationales : 1 283 km**  
**Routes Départementales : 13 515 km**

**Trafic moyen en 2005 sur le réseau national : 14 446 véhicules/jour**

# Les Statistiques de la DRE

Directeur de la publication :  
**Michel PIGNOL**  
Réalisation : **DRE PICARDIE**  
Impression :  
**POLYGRAPHIQUE** à Amiens  
Dépôt légal : 4ème trimestre 2006  
ISSN 1634-3638

56 Rue Jules Barni  
80040 AMIENS Cédex  
Téléphone : 03.22.82.25.00  
Télécopie : 03.22.91.73.77  
mél :  
[dre-picardie@equipement.gouv.fr](mailto:dre-picardie@equipement.gouv.fr)

Contact :  
Observatoire Régional  
de Sécurité Routière  
03.22.82.25.36

